



Køf 262 mit einem „imposanten“ Güterzug mit nur einem ost-deutschen Gbs zwischen Brørup und Vejen am 19. Oktober 1987.

## Køf – die kleinen Arbeiterinnen

Von: Jan Lundstrøm  
Übersetzt von: Horst Ebert

*Wer hat nicht schon einmal auf einem Bahnhof eine Køf beim Rangieren beobachtet. Das geht nicht immer sehr schnell, aber man ist doch imponiert, wieviel man mit einem Rangiertraktor bewegen kann, dessen Motorleistung nicht weit über dem eines modernen Pkws liegt.*

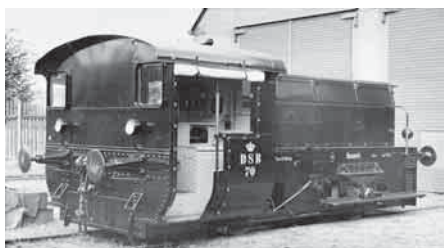


Ein Bild von der Fähre zur Insel Mors – Køf 280 zieht Güterwagen (beachte die Zwischenwagen zwischen Køf und den Güterwagen auf der Fähre) von der Fährschiff Morsø. MO 1854 steht abfahrbereit mit einem Reisezug. Glyngøre am 22. April 1971.

Jan Waldemar

Die Rangierarbeiten der dänischen Eisenbahnen wurden im Laufe der letzten 15-20 Jahre stark reduziert. In der Übersicht der DSB über Einsatzorte von Rangierloks von 1974 finden sich viele Orte, in denen heute der Bedarf dafür undenkbar erscheint. Die festen Verbindungen über Großen Belt und Öresund haben zusammen mit dem Ersatz lokbespannter Personenzüge und dem Rückzug des Güterverkehrs von vielen Strecken und selbst größeren Städten zu einem erheblich verringerten Bedarf an Rangierloks geführt.

Bei den Triebfahrzeugen zum Rangieren unterscheiden die Dänen zwischen Loks und Traktoren – Kleinloks. Hauptunterschied ist wie in Deutschland, daß die Kleinloks - wie in Deutschland – leichter und mit geringerer Leistung von Bahnhofspersonal mit Zusatzausbildung bedient werden dürfen, während für die eigentlichen Rangierloks „richtige“ Lokführer erforderlich sind. Aus Sicht der Bahn ist also der Einsatz von



Asger Bergh, DIK Arkiv

Traktor 70 frisch untersucht bei der Lyntogshal der Zentralwerkstatt in Kopenhagen im September 1945.

Traktoren billiger.

Mitte der Achtziger Jahre wurde dies – ähnlich wie bei der Deutschen Bundesbahn – etwas aufgeweicht, als Traktorführer auch auf den Baureihen MH (Rangier- und Streckendienst), MT (nur Rangierdienst) und später MK fahren durften. 2003 ging ein Teil der Einsätze auf MK zurück an die Lokführer. Die Rangiertraktoren der DSB erhielten merkwürdigerweise nie eine angeschriebene Baureihenbezeichnung, obwohl „Køf“ und „Ardelt“ durchaus offizielle Bezeichnungen waren.

„Rangertraktoren“ sind kein speziell dänisches Phänomen, sondern es gibt sie in vielen Ländern, z. B. neben den deutschen Kleinloks als „skiftetraktorer“ in Norwegen oder „lokomotorer“ in Schweden.

### Das deutsche Vorbild der Køf

Die Køf ist eine deutsche Erfindung wie auch die Bezeichnung selbst direkt übernommen wurde –

**K** = Kleinlokomotive

**ö** = Öl (= Antrieb durch Dieselmotor)

**f** = Kraftübertragung durch Flüssigkeitsgetriebe

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) hatte in den zwanziger Jahren nur in den größeren Bahnhöfen Rangierloks stationiert. Die Güterzüge hatten wegen der langen Rangieraufenthalte auf den kleineren Zwischenbahnhöfen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nur etwa 10 km/h. Um diese Situation – angesichts der beginnenden Konkurrenz durch Lkw – zu verbessern, wollte die DRG kleine motorgetriebene Loks beschaffen die durch örtliches Personal bedient werden konnten.

1929 erhielt die DRG die ersten Prototypen von die verschiedene Herstellern. Dabei wurde zwischen den Leistungsgruppen (LG) I (max. 39 PS) und II (40-149 PS) unterschieden.

Diese Kleinloks unterschieden sich in Aussehen und Technik erheblich, es gab sie mit Benzin- und Dieselmotor, sogar mit Dampfmotor. Die Kraftübertragung geschah mechanisch, hydraulisch oder elektrisch. Auch wurden einige Akkuloks beschafft.

Wie bei den Dampfloks wünschte die DRG eine Vereinheitlichung, und 1933 hatte man die Typen für die Einheitskleinlokomotiven festgelegt.

Standard wurde Dieselmotoren und hydraulische Kraftübertragung.

Danach ging es recht schnell: Im Juli 1933 hatte man 100 Kleinlokomotiven, im Januar 1936 bereits 1000, geliefert von verschiedenen



Jan Lundström

DB 323 271-7, die ehemalige DB Köf II 6645, die vom März bis September 1964 in Dänemark erprobt wurde. Foto in Neustadt (Holstein) am 15. April 1982, noch mit offenem Führerhaus.



Jan Waldemar

Køf 261 noch mit den alten abnehmbaren Blechen auf der Motorhaube und mit offenem Führerhaus in Silkeborg am 24. Februar 1967.



Jan Waldemar

Køf 287 rangiert auf FS Morsø in Nykøbing M am 22. April 1971. Beachte die schöne Bahnstimmung mit Bahnsteigkarre. Auf der Insel Mors gab es nur einen Güterbahnhof in Nykøbing Mors, keine Strecken.





Jørgen Sibiro Andersen

Köf 284 rangiert bei der Solo-Margarinefabrik im Hafen von Sønderborg am 18. Juli 1978.

Fabriken. Allein im August 1934 wurden 77 Kleinloks an die DRG geliefert. Im Juni 1944 hatte der Bestand 1.409 Kleinloks erreicht.

Nach dem Krieg beschaffte die DB noch 736 Köf II, die DR nur eine kleinere Anzahl. Insgesamt wurden rund 2000 Köf II gebaut, außerdem etwa 160 der kleineren Kö I.

Teils als Kriegsfolge, teils nach de Ausmusterung bei der DB gelangten die Köf in viele Länder Europas. Auch an einige Werkbahnen wurden noch neue Köf geliefert.

Im Laufe der Zeit gab es natürlich eine Reihe von Verbesserungen: Ab 1954 erhielten sie Druckluftbremse und ab 1971 wurde ein Teil

„winterfest“ umgebaut, d.h. die offenen Führerstände erhielten Fenster und Türen und es wurde Ölheizung für Motor und Führerraum eingebaut.

1999 rangierte die DB als letzte Köf II die 323 460-6 aus. Bei Privatbahnen und als Werkloks ist die Baureihe jedoch noch im Einsatz.



Jørgen Sibiro Andersen

Köf 265, die am 8. März 1983 mit dem täglichen Güterwagen unterwegs zum Rbf Lersøen war, entgleiste in Hellerup bei einer Kollision mit dem S-Bahn-Triebwagen MM 7752.

Jørgen Sibiro Andersen



## Rangiertraktoren bei der DSB

Die Dänischen Staatsbahnen (DSB) beschafften ihre ersten beiden Traktoren 1925, einen von Breuer aus Deutschland und einen aus Frankreich. Ihnen folgte weitere 21 Traktoren etwa gleicher Konstruktion. Die mit weniger als 5 t sehr leichten Traktoren konnten durch Anheben des gekuppelten Wagens ihr Reibungsgewicht etwas erhöhen. Später folgten aus dem Inland eine kleinere Anzahl der sogenannten „Kleiderschränke“ von Pedershaab und 14 dieselmechanische Traktoren von Frichs sowie einzelne Traktoren anderer Bauart.

Richtig in Gang kam die Beschaffung von Traktoren 1951, als Ardelit die ersten der insgesamt 16 Traktoren lieferte, denen 1955 und 1958 zusammen 30 von Frichs gebaute Ardelit-Traktoren.



Jan Lundstrøm

*Køf 258 ist gerade in der dänischen Idylle des Bf Tistrup angekommen, um einen Güterwagen abzuholen. Foto 17. April 1984.*



*Køf 258 zwischen Tistrup und Varde mit einem DB E-Wagen, hier bei Sig am 17. April 1984.*

Jan Lundstrøm

## Die DSB bestellen dänische Køf

Um mit Beschaffung der 120 Rangierloks der Baureihe MH den Rangierbetrieb mit Dampfloks vollständig ablösen zu können mußten weitere Traktoren bestellt werden. Die guten Erfahrungen in Deutschland mit den Køf ließ die DSB am 28. November 1963 die DB um einen Probereinsatz bitten. Fünf DSB-Mitarbeiter erhielten im Bw Neumünster eine Einweisung in Bedienung und Unterhaltung der Kleinloks, und vom 14.3. bis 13.8.1964 war dann Køf 6645 in Dänemark.

Die Erfahrungen waren so gut, daß die DSB 20 Køf – Nr. 251-270 – bei Frichs in Århus bestellten, die 1966 geliefert wurden.

Die dänischen Køf sind im Prinzip eine Kopie der deutschen Køf, haben aber z. B. einen englischen Leyland-Motor und ein eleganteres Führerhaus, das ihnen meiner Meinung nach ihr typisch dänisches Aussehen gibt.

Anfang 1967 bestellte die DSB weitere 20 Køf bei Frichs (Nr. 271-290). Bei ihnen wurden einige Verbesserungen eingeführt, u.a. ein geschlossenes Führerhaus mit Fenster und Türen.

Die letzten Køf-Serien wurden 1968 und 1969 an die DSB geliefert.

Ein Sonderfall ist die weitere Køf, die damalige „DSB Gods“ 1993 beschaffte: Es fehlte eine Rangierlok in Næstved. Versuche mit einem Zweibege-Unimog verliefen erfolglos. Bei der Lollandsbanen war jedoch die Køf M 13 überzählig und wurde an DSB Gods verkauft.

Diese Køf, an der nie eine DSB-Nummer angeschrieben wurden, die aber inoffiziell 250 genannt wurde, rangierte einige Zeit in Næstved und wurde dann durch Køf 290 abgelöst. Die „250“ ging danach auf Rundreise durch Dänemark: Sie rangierte Schotterwagen in Nyborg, kam dann nach Vojens, wo sie die Strecke nach Haderslev bediente, ehe sie nach Frederikshavn gelangte.

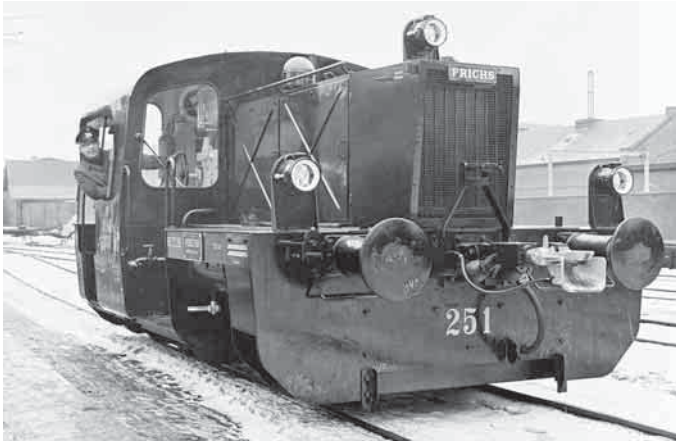
Jetzt steht sie in Fredericia, und angesichts



*Køf 254 rangiert mit einer IC-Garnitur in Århus, April 1994.*

Jens Hasse





Asger Bergh, DJK Aktiv

Kof 251 kurz nach der Lieferung in 1966.



Jan Lundström

Kof 276 bekam als einzige Kof einen ganz roten Anstrich. Foto in Nykøbing F am 21. Mai 1995.



Jens Hase

Kof 270, besitzt als einzige Kof die sonst in Dänemark verbreiteten Schneepflüge. Foto in der Zentralwerkstatt Århus, Kof 270 rangiert heute im Reisezugwagendepot.



Jan Lundström

Kof 271 hat als einzige grüne Kof gelbe Stirnwände erhalten. Foto im Bw Kopenhagen am 28. Januar 1989.

des heutigen Kof-Überschusses wird dieser nie sonderlich beliebte Sonderling kaum noch einmal für Railion fahren. Eine weitere Kof deutscher Herkunft ist in DSB-Besitz gelangt, als DSB museumstog die HTJ 64 übernahm. Sie wird zum Rangieren in der Zentralwerkstatt Kopenhagen eingesetzt, strahlt in Grün-Rot-Schwarz und ist als „DSB 1“ bezeichnet.

Die Kof rangierten auf einer Reihe größerer und kleiner Güter- wie Personenwagen. Der exotischste Einsatzort war sicher Nykøbing Mors, dessen Bahnhof nur über eine Fähre mit dem übrigen Eisenbahnnetz verbunden war. Bis zur Einstellung des Fährbetriebs 1977 wurde dort mit einer Kof im Bahnhof und auf der Fähre rangiert.

Die Kof haben von Beginn an immer in den Zentralwerkstätten rangiert und sind noch heute in den Werkstätten Fredericia, København und Århus im Einsatz. Auch Bane-danmark mietet von Railion eine Kof zum Rangieren im Schienenlager Fredericia. Auch bei Güterverkehrskunden waren Kof im Einsatz, so bei Kommunekemi in Nyborg, DLG in Hasselager und Århus sowie Novopan in Pindstrup. Carlsberg setzt noch die gelbe Kof 286 zum Rangieren in der Brauerei Fredericia ein.

Leider müssen höhere Anforderungen erfüllt werden, um mit einer Kof rangieren zu dürfen als mit einem Gabelstapler oder gummibereiften Traktor, sonst wären heute

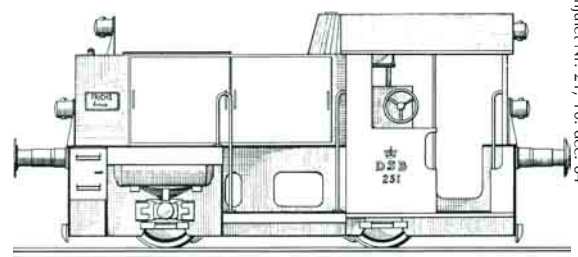
sicher noch mehr Kof bei Anschließern im Einsatz.

In Ausnahmefällen gelangten die Kof auch in den Streckendienst. Z.B. war etliche Jahre ein Kof-Güterzug zwischen Vejen und Brørup in den Fahrplänen enthalten. Die Kof aus Nykøbing Falster bediente zeitweise die Annahmestation für Chemieabfälle im Bahnhof Grænge der Lollandsbanen.

Bei größeren Untersuchungen wurden die Kof früher oft ausgetauscht – wie auch die Ardel-Traktoren, MH und MT. So wurde eine Kof etwa zur Untersuchung nach Kopenhagen gebracht, während eine andere ihre Dienste vor Ort übernahm. Die Überführungen konnten mit eigener Kraft oder im Schlepp von MH/MT/MX/MY oder MO – dann oft gleich mit mehreren Fahrzeugen. Bei diesen Transporten mußten die Ketten demontiert werden. Um diese

zeitraubende Arbeit zu vermeiden beschafften die DSB 1996 zwei aus Gs umgebaute Kof-Transportwagen. Heute werden sie jedoch leider meist per Tieflader über die Landstraße transportiert.

Die Kof sind sehr solide, und bisher ist als einzige Kof 279 nach einem Rangierunfall in Kalundborg endgültig verschrottet worden. Als Kof 260 in Struer beim großen Lokschuppenbrand 1981 stark beschädigt war, wurde sie wiederaufgebaut. Die letzten Jahre hat sich allerdings ein größeres Lager mehr oder weniger kompletter, vor allem aber überzähliger Kof bei der Werkstätte Fredericia aufgebaut, die für die größeren Untersuchungen der Kof zuständig ist. Andererseits deutet nichts darauf hin, daß die Baureihe auf dem Weg wäre, ganz zu verschwinden, denn auch in Zukunft gibt es



Vingehjulet Nr. 21, 10. dec. 64

Zeichnung von Vingehjulet die zeigt, wie man sich eine dänische Kof vorgestellt hat. Mit eckiger Motorhaube und schönem Auspuff.





Jan Lundstrøm

Kof 290 mit geöffneten Motorhauben in Næstved am 7. Juli 1994.



Jan Hase

Kof 286 in „MK-Design“ in Fredericia. ..und bei der Fa. Brdr. Platz in Padborg, Mai 2001.



Jan Lundstrøm



Jan Lundstrøm

Kof 285 rangiert in der Güterwagenwerkstatt Nyborg am 16. Februar 1990.



Jan Lundstrøm

Kof 266, einer der Kof-Traktoren mit großer Nummer auf dem Führerhausdach, im Kopenhagener Gbf am 16. Juni 1988.

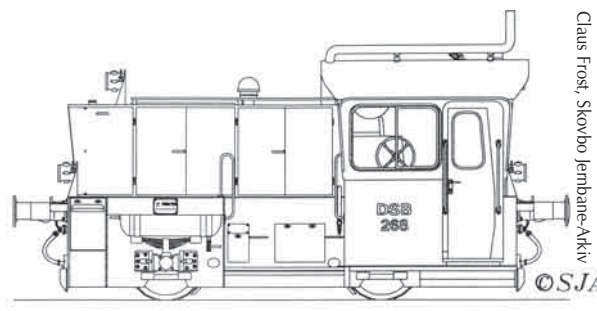
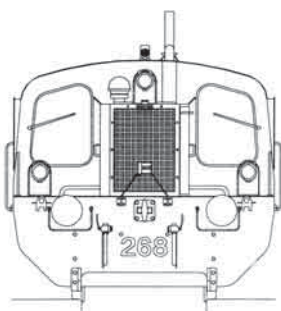
bei DSB und Railion Bedarf für Traktoren. 12 Kof werden heute noch von der DSB eingesetzt. Von den 27 von Railion übernommenen waren im Dezember 2003 gut 20 im Einsatz, für die Zukunft wird mit einem Bedarf von 10 bis 11 Kof gerechnet. Um die besterhaltenen Maschinen zu nutzen, werden einige Umstationierungen erforderlich werden. DSB Museumstog hat Kof 288 übernommen, in Odense stationiert und schön aufgearbeitet.

**Aufbau**

Die Kof sind sehr solide aufgebaut. Ein Rahmen aus zwei 30mm-Stahlblechen in Längsrichtung gibt dem Traktor bei Rangierstößen die nötige Stärke. Diese

Bleche sind durch Querwangen und die Pufferbohlen verbunden. Im Führerhaus sind sie der niedrigen Fußbodenhöhe von ca. 400 mm über Schienoberkante angepaßt, die das Ein- und Aussteigen beim Rangieren erleichtern soll. Von vorne gesehen befinden sich in einer Kof: Kühlventilator, Kühler für Motor und Hydraulikgetriebe, Motor, Hydraulikgetriebe und Führerhaus. Als Motor wählten die DSB einen Sechszylinder-Viertakt-Motor von Leyland, Typ UE 680. Er leistet 128 PS (94 kW) bei 1800 U/min. Sein Kühlwassersystem besitzt ein Vorwärmeinrichtung von 2000W bei 110V. Der Motor ist über eine Kardanwelle mit dem kräftigen und robusten Voith-Hydraulikgetriebe L33u verbunden. Während der Probefahrten mit der ersten in Dänemark gebauten Kof wurden 550t/26

Achsen durch eine leichte S-Kurve gezogen. Vom Voith-Getriebe geht die Kraftübertragung über ein Wendegetriebe von Gmeinder und einen Kettenantrieb auf beide Achsen. Über einen Riemen werden vom Dieselmotor auch Kompressor und Generator angetrieben. Das tiefliegende Führerhaus ist auf beiden Seiten mit einem Bedienplatz ausgestattet. Der Motor wird über ein Handrad bedient. Die Lok kann links wie rechts, der Zug nur von rechts gebremst werden. Während der Fahrt kann die Bedienseite gewechselt werden. Die ersten 20 Kof wurden mit offenen Führerhäusern, d.h. ohne Türen und Seitenfenster geliefert. Es gab nur einen kleinen Plexiglasschirm und ein Segeltuch, das nur bei Schlechtwetter herabgerollt werden, sonst aber Ein- und Aussteigen nicht behindern sollte. Denn mit dem niedrigen Führerhaus konnte der Führer ja selbst Handweichen bedienen und übrige Rangierarbeiten ausführen. Die letzten 20 Kof wurden jedoch mit einem vollständig geschlossenem Führerhaus geliefert, und diese Verbesserungen wurden ab 1968 auch an den Loks der ersten Serie nachgeholt. Ursprünglich waren die Motorvorbauten mit lose abnehmbaren Blechen wie die deutschen Kof versehen, aber mit der zweiten Serie wurde dies auf vier mit



Claus Frost, Skovbo Jernbane-Aktiv

H0-Zeichnung einer DSB-Kof der neuester Ausführung mit neuem Auspuff.





Jørgen Sibiro Andersen

Køf 271 „KT Nielsen“ rangiert zwei ehemalige NSB Di6 zur DSB-Zentralwerkstatt Kopenhagen, wo sie zur Siemens Dispolok ME26 umgebaut werden sollten. Foto am 4. November 1999.



Niels Henrik Schou

MK 612 mit Køf 260 auf dem Køf-Transportwagen 001-6 in Århus Cbf am 14. August 2003.



Jan Lundstrøm

MY 1154+MH 376+Køf 273 bei Clumsø am 27. August 1995.



Jens Hasse

Køf 258 erhält eine große Untersuchung in Fredericia unter freiem Himmel am 14. März 2003.



Steen Mortensen

Køf 264, 289 und 289 direkt auf dem Erdboden abgestellt in Fredericia 9. Juni 2003.



Scharnieren befestigten Türen geändert, die leichteren Zugang zum Motor ermöglichten. Auch dies wurde später bei der ersten Serie nachgebessert.

Ursprünglich waren alle Køf an beiden Enden mit einer automatischen BSI-Rangierkupplung ausgerüstet, die beim Anfahren an einen Wagen automatisch kuppelt und vom Führerstand durch Druckluft entkuppelt werden kann. Sie durfte nur zum Rangieren verwendet werden, während sie für Zugfahrten hochgeklappt und die Schraubenkupplung des ersten Wagens mit dem Kupplungshaken der Lok verbunden werden mußte.

Später erhielten einzelne Køf anstelle der Rangierkupplungen normale Schraubenkupplungen.

Alle Køf wurden mit Lampen deutschen Typs geliefert, die unteren für rotes und weißes Licht. Als Spitzenlicht erhielten die meisten später eine Halogenlampe, und teilweise wurden auch die unteren Lampen ausgetauscht.

Etwa ab 1980 wurden auf den Führerhäusern gelbe Blinklichter für den Einsatz z.B. auf Hafengleisen montiert.

Ende der Achtziger wurde die Arbeitsplätze auf den Køf verbessert, indem u.a. der Auspuff umgebaut und in einem langen Rohr an das hintere Führerhausende geführt wurde und den kurzen Auspuff vorm Führerhaus ersetzte. Gleichzeitig wurde das Führerhaus mit schallisolierende Matten ausgekleidet, um den Lärm von Motor und Getriebe zu reduzieren.

Als einzige erhielt Køf 270 einen Schneepflug.

### Technische Daten

Achsfolge	B
Länge über Puffer	6.400 mm
Achsstand	2.500 mm
Größte Breite	3.070 mm
Größte höhe (niedriger Auspuff)	2.935 mm
Raddurchmesser	850 mm
Getriebe	Dieselhydraulisch, Voith L33u
Motor	Leyland UE 680, 6 Zylinder 4-takt
Leistung	128 PS/94 kW bei 1.800 U/min
Zylindervolumen	11,1 l
Bohrung x Hub	127 x 146,05 mm
Bordspannung	24 V
Dienstgewicht	17,0 t
Max. Achsdruck	9,0 t
Dieselvorräte	200 l
Motorenöl	29 l
Getriebeöl	87 l
Bremssand	90 kg
Kleinste konstante Geschwindigkeit	7,5 km/t
Höchstgeschwindigkeit	45 km/t
Anfahrzugkraft	45,1 kN
Max. Anhängelast	500 t
Kleinste Bogenhalbmesser	50 m



Lollandsbanen M 13 („Køf 250“) und DSB Køf 290 an der Drehscheibe in Næstved am 11. September 1993.



Køf 290 zieht eine Regionalzug-Garnitur aus Gleis 3 in das Aufziehgleis, um sie durch die Wagenwäsche zu schieben. Næstved am 19. Mai 1998.



Køf 255 schiebt DB-AG 155 160-5 zurück unter deutscher Spannung in Bf Padborg am 15. Juni 1998.



## Anstrich

Alle Køf waren bei der Lieferung gemäß damaligem DSB-Design grün mit gelben Anschriften. Später wurden ihnen viele verschiedene Kombinationen von Anstrich und Anschriften zuteil.

Immerhin zwölf erhielten das rot-schwarze DSB-Design von 1972, eine Dreizehnte wurde ganz rot gestrichen.

Später wurde bei Untersuchungen in der ersten Hälfte der Neunziger der grüne Anstrich ausgebessert. Eine einzelne Køf erhielt gelbe Führerhauswände.

Damit u.a. Stellwerkspersonal die Nummern der Køf leichter erkennen konnte, wurden einem Teil der Køf ihre Nummern in großen Ziffern aufs Dach gemalt.

Das neueste Køf-Design kann bei Køf 286 besichtigt werden, die nach längerer Abstellzeit 2003 für Carlsberg in Fredericia instandgesetzt wurde: Sie wurde gelb gestrichen, sicher abgeleitet vom Anstrich der MK.

Die meisten Køf – auch einige der ältesten – tragen damit immer noch Ihr bald vierzig Jahre alten Originallack.

Im Laufe des Jahres 2004 will Railion seine Triebfahrzeuge zwar ummalen, aber für die Køf soll – wenigstens zunächst – kein Lack geopfert werden.



Jonas Sibiro

Køf 259 und ein ebenfalls grüner Mitsubishi Carisma in Vejle am 11. Juni 2000.

Nummer	Gebaut	Lakierung	Besitzer	Status primo 2004
250	O & K 1959	orange	Railion	abgestellt Fredericia, wird ausrangiert
251	Frichs 1966	grün	Railion	abgestellt Padborg
252	Frichs 1966	grün	Railion	2004 verkauft an Lemvigbanen
253	Frichs 1966	grün	DSB	Fredericia, MR-Werkstatt
254	Frichs 1966	grün	Railion	Århus
255	Frichs 1966	grün	Railion	abgestellt Padborg
256	Frichs 1966	rot/schwarz	Railion	Århus
257	Frichs 1966	grün	Railion	Herning
258	Frichs 1966	grün	Railion	Glostrup
259	Frichs 1966	grün	Railion	abgestellt Vejle
260	Frichs 1966	rot/schwarz	Railion	vermietet an Royal Artic in Aalborg
261	Frichs 1966	grün	Railion	abgestellt Århus
262	Frichs 1966	grün	Railion	Herning
263	Frichs 1966	rot/schwarz	DSB	København, Reserve
264	Frichs 1966	grün	Railion	ausrangiert 2002, abgestellt Fredericia
265	Frichs 1966	grün	DSB	IC3-Werkstatt Århus
266	Frichs 1966	grün	Railion	abgestellt Fredericia
267	Frichs 1966	rot/schwarz	Railion	Fredericia, Reserve
268	Frichs 1966	rot/schwarz	Railion	abgestellt Kalundborg
269	Frichs 1966	rot/schwarz	DSB	Centralværkstedet, København
270	Frichs 1966	rot/schwarz	DSB	BWW Århus
271	Frichs 1968	rot/schwarz	DSB	Betriebswerk, København
272	Frichs 1968	grün	DSB	Betriebswerk, København, Reserve
273	Frichs 1968	grün	DSB	Nykøbing F
274	Frichs 1968	rot/schwarz	DSB	IC3-Werkstatt Århus
275	Frichs 1968	grün	Railion	abgestellt Odense
276	Frichs 1968	rot	Railion	abgestellt Ringsted
277	Frichs 1968	rot/schwarz	Railion	Nyborg, Kommunekemi
278	Frichs 1968	grün	Railion	Banedanmark Gleislager Fredericia
279	Frichs 1968	grün		ausrangiert 1999, verschrottet 2001
280	Frichs 1968	rot/schwarz	DSB	Mølleengens Werkstatt in Århus
281	Frichs 1968	grün	Railion	Århus
282	Frichs 1968	grün	Railion	abgestellt Odense
283	Frichs 1968	grün	Railion	Randers
284	Frichs 1968	grün	Railion	ausrangiert 2002, abgestellt Fredericia
285	Frichs 1969	rot/schwarz	DSB	Güterwagenwerkstatt, Fredericia
286	Frichs 1969	gelb	Railion	Fredericia Bräueri
287	Frichs 1969	grün	DSB	Belvedere BWW København
288	Frichs 1969	grün	DSB	Museumstog Odense
289	Frichs 1969	grün	Railion	ausrangiert 2002, abgestellt Fredericia
290	Frichs 1969	grün	Railion	abgestellt Fredericia



Jørgen Sibiro Andersen

Køf 284 aus einer ungewöhnliche Perspektive in Sønderborg am 17. Juli 1978 gesehen.



**Køf-Stationierungen am 29-09-1974**

Raum	Stationierung	Betrieb	Res.
Kh	Godsbanegården		3
	Belvedere	1	
	Lersøen	1	
	Frederiksberg	1	
	Frederikssund	1	
	Roskilde	1	
Kø	Slagelse	1	
Rf	Nykøbing F	2	1
Ar	Århus		4
	Skanderborg	1	
	Grenå	1	
Ab	Aalborg		1
	Nørre Sundby	1	
	Brønderslev	1	
Str	Struer		1
	Holstebro	1	
	Nykøbing M	1	
Fa	Fredericia	1	1
	Lunderskov	1	
	Vejen	1	
Od	Odense	1	1
	Svendborg	1	
	Assens	1	
Pa	Sønderborg	1	
Es	Esbjerg	1	
	Grindsted	1	
	Ribe	1	
	Varde	1	
	Cvk Kh	1	
	Cvk Ng	1	
	Cvk Ar	1	
Summe			28



Maglemølle Papierfabrik MM No. 1 in Næstved am 24. April 1977.

**Privatbahnen und Industrie**

Ein Artikel über die Köf in Dänemark wäre unvollständig, würden die Loks bei unseren Privatbahnen und Industriebetrieben nicht wenigstens kurz angesprochen. Die erste Köf gelangte bereits 1937 nach Dänemark, als Maglemølle Papirfabrik in Næstved ein neues großes Werk am neuen Hafen der Stadt eröffnete. Schwarzkopff lieferte eine Kleinlok mit Dieselmotor und mechanischer Kraftübertragung, also eine Kö. Schon 1933 hatte jedoch die Fa. Triangel in Odense zwei Kleinloks mit typischem Köf-Aussehen gebaut. Sie wurden 1935 bzw. 1938

an KFA (Københavns Frihavns Aktieselskab) verkauft. Die zweite wurde 1938 an die DSB weiterverkauft, wo sie die Nummer 70 erhielt und bis zu ihrer Ausmusterung 1978 bei der Zentralwerkstätte Kopenhagen im Einsatz war und dann leider verschrottet wurde. Die zweite – etwas kleinere – Lok kam 1987 zur Museumsbahn Skælskørbanen und ist damit der Nachwelt erhalten. In den achtziger Jahren kauften mehrere dänische Privatbahnen Köf von der DB, die sie damals in großer Zahl ausmusterte. Meist lösten sie ältere Fahrzeuge ab, und die Käufer profitierten eine Reihe von Jahren von der einfachen und robusten Konstruktion.



Københavns Frihavns Aktieselskab (KFA) 3 mit vier „Düsseldorfern“, die nach Stilllegung der Kopenhagener Straßenbahn, im Sommer 1972 nach Alexandria in Ägypten verschifft wurden.





Jørgen Sibiro Andersen

DSB Museumstog 1 bei „VognEx“ (Hauptsitz der Dansk Jernbane-Klub) in Kopenhagen September 2003.



Asger Bergh, DIK Arkiv

OHJ Køf 65 in Vig.

Heute werden Køf leider kaum noch von den dänischen Privatbahnen eingesetzt. Die Lollandsbanen benutzt u.a. eine Køf zum Rangieren im Bahnhof und Hafen von Nakskov. Die verbliebene Køf 65 der Vestsjællands Lokalbaner wird gelegentlich von der Bahnmeisterei eingesetzt. Die Køf T 27 der Lemvigbahn wurde zum Rangieren bei Cheminova in Rønland verwendet. 2004 wurde der Køf beim eine Rangierunfall stark beschädigt. Obwohl die Lemvigbanen als Ersatz die Køf 252 von Railion kaufte wird die T 27 wieder repariert. Die Køf der Nordjyske Jernbaner dient als Reserve für die T 5 – eine ehemalige Køf III der DB.

Die Vestbanen verpaßte ihrer KF 16 in einer Radikalkur ein neues, hochgelegenes Führerhaus, so daß sie kaum noch als Køf wiederzuerkennen ist. Von der Vestbanen gelangte sie über die PBS zu TBL und war an Traxion verleast. Sie steht noch in Padborg in Traxions blaugrüner Farbe.

1990 kaufte Danisco über OnRail die DB-„Säcke-Køf“ 323 741-9. Sie wurde in der Zuckerfabrik Sakskøbing verwendet, zuletzt aber kaum noch benutzt und im Herbst 2000 vom Dansk Jernbaneklub (DJK) übernommen, der sie im Lokschuppen von Gedser abgestellt hat.

Bei Bauarbeiten für die ersten Metrostrecken in Kopenhagen setzte der schwedische Gleisbauer SRS eine ehemals deutsche Køf ein.



Jan Lundström

Lollandsbanen M 16 wird in Nakskov am 16. August 1991 betankt.

### Liste der Køf-Traktoren deutscher Herkunft in Dänemark

Eigentümer BR./Nr.	Herkunft	Hersteller	Jahr	Bemerkungen
HTJ Køf 64	1987 ex. DB 322 047-2	Deutz	1955	1996 an DSB Museumstog „DSB 1“
OHJ Køf 65	1988 ex. DB 323 597-5	Gmeinder	1957	
LJ M 8	1984 ex. DB 323 256-8	Orenstein & Koppel	1960	
LJ M13	1986 ex. DB 323 171-9	Orenstein & Koppel	1959	1993 an DSB Gods „250“
LJ M 16	1987 ex. DB 323 309-5	Orenstein & Koppel	1960	
LJ M 17	1987 ex. DB 323 301-2	Orenstein & Koppel	1960	
SB T 3	1986 ex. DB 323 277-4	Orenstein & Koppel	1960	1999 umgezeichnet zu T 51
VLTJ T 17	1982 ex. DB 323 655-1	Gmeinder	1958	1990 umgezeichnet zu T 27
VNJ KF 16	1987 ex. DB 323 289-9	Orenstein & Koppel	1960	1999 an PBS DL 1, 2001 an TBL DL 1, 1987/88 umbau mit neuem Führerhaus
MM No. 1	Fabrikneu geliefert	BMAG	1937	1976 an Skælskørbanen, 1986 verschrottet
SRS -	19xx ex. DB 322 152-0	BMAG	1934	ab 1981 mehrmals weiter verkauft, eingesetzt beim Metro bau in Kopenhagen, danach zurück nach Schweden
Danisco -	1990 ex. DB 323 741-9	Gmeinder	1960	gekauft via OnRail, 2000 an DJK
DB Køf 6645	angemietet von DSB	Orenstein & Koppel	1960	angemietet durch die DSB 14/3 1964 bis 13/8 1964





Thomas Nørgaard Olesen

Lemvigbanen T27 nach der Umlackierung. Foto in Lemvig am 8. Juli 1999.

#### Quellen:

- Ulf Diehl og Lennart Nilsson  
 – Svenska Lok och Motorvagnar 2003  
 Tom Lauritsen  
 – Danske Privatbaners Motormateriel  
 – Danske Lokomotiver og motorvogne 1985-01-01  
 – Danske Lokomotiver og motorvogne 1991-01-01  
 Peter Große og Horst Troche  
 – Die Einheitskleinlokomotiven Leistungsgröße I und II  
 Wolfgang Glatte  
 – Diesellokomotiven  
 Per Topp Nielsen  
 – De Danske Statsbaner fortegnelse over rangertraktorer  
 Jernbanen  
 Vingehjulet

[www.deutschekleinloks.de](http://www.deutschekleinloks.de)  
[www.john-nissen.dk/jernbaneside/](http://www.john-nissen.dk/jernbaneside/)  
[www.railorama.dk](http://www.railorama.dk)

Jonas Stibro  
 Søren Bay  
 Günther Johansen  
 Claus Frost – [www.jernbanearkiv.dk](http://www.jernbanearkiv.dk)



Jan Lundstrøm

Danisco Köf, die ehemalige DB 323 741-9 in Saks-købing am 12. Dezember 1993.



Thomas Nørgaard Olesen

Skagensbanen T3 in Skagen am 1. August 1991.



Allan Støvring-Nielsen

EuroRail DL 1 „Jacob“ (Ex. VNJ KF 16) rangiert bei der Mærsk Container-Fabrik in Tinglev am 26. Mai 2000.



Jan Lundstrøm

Köf der Swedish Rail Service (SRS), die ehemalige DB 322 152-0, in Ørestad am 11. September 1999.



Thomas Nørgaard Olesen

Lemvigbanen T27 in der alten Farbgebung am 30. Juni 1994 in Lemvig.





## Dansk Jernbane-Klub

[www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk)



Interesse an dänische Eisenbahnen?

Als Mitglied in Dansk Jernbane-Klub erhalten Sie sechs Mal pro Jahr die Zeitschrift Jernbanen, die auf insgesamt etwa 350 Seiten, ausführlich über den aktuellen Geschehen auf den Dänischen Eisenbahnen berichten.

In Jernbanen finden Sie ebenfalls aktuelle und historische Artikeln.

Fordern Sie ein Kostenloses Probeheft auf [djk@jernbaneklub.dk](mailto:djk@jernbaneklub.dk) an!

Besuchen Sie uns auf [www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk) !



Dansk Jernbane-Klub  
Kalvebod Brygge 40  
1560 København V  
Tlf.: 33 33 86 97  
[www.jernbaneklub.dk](http://www.jernbaneklub.dk)