

Köf 4293 bzw. 322 607-3

Delivered on 19.06.1934, Indian service on 07.07.1934 at the works Augsburg/Bf. Mering
Only stationing on 16.02.1960 to Bw Kempten. There withdrawal on 31.12.1980.
Sale on 29.07.1981 to the Deutsche Hyperphosphat GmbH bzw. Chemische Werke Budenheim
as works loco 1.

Am 30.03.2001 Verkauf an Privat (Wiesbaden) und Überführung zur Fa.InfraServ/Wiesbaden und
Aufarbeitung als Museumslok.

Seit Mai 2004 Leihgabe an Historische Eisenbahn Frankfurt/Main.

Ursprünglich entsprach die 322 607-3 oder wie sie bis 1968 hieß (Köf 4293) den Bauartausführungen
unserer Kö 5712 Während die Kö 5712 bei der Deutschen Reichsbahn verblieb und umgebaut wurde,
so verblieb die Kö 4293 bei der Deutschen Bundesbahn und wurde 1965 technisch so umgebaut, wie
sie sich heute präsentiert. Dabei erhielt sie einen neuen Motor und im Gegensatz zur Kö 5712 ein
Voith-Strömungsgetriebe und mutierte daher von der Bezeichnung Kö 4293 in Köf 4293, wobei der
Buchstabe „f“ für Flüssigkeitsgetriebe steht.

Mit beiden Loks werden zudem die Bauartveränderungen beider Deutscher Staatsbahnen dargestellt.
Vom Grundsatz her waren sowohl die Kö 5712 wie auch die Kö 4293 die gleichen Loktypen, wurden
nur entsprechend unterschiedlich von den Staatsbahnen umgebaut.

Letzte Heimatdienststelle war das Bw Kempten. Nach Ausmusterung wurde die Säcke-Köf an die
Chemische Werke in Budenheim bei Mainz verkauft. Im Bw Nürnberg erfolgte nach Ausmusterung
eine Hauptuntersuchung mit Neuanstrich in gelb. Bei dieser Gelegenheit wurde die Lok mit einem
geschlossenen Einheitsführerhaus, jedoch ohne Heizung versehen.

Bei der Chemischen Fabrik Budenheim war die Lok als Werkslok 1 bis etwa 1996 im Einsatz, bevor
die Untersuchungsfristen abgelaufen sind und der Gesamtzustand eine gründliche Aufarbeitung
verlangte. Daher wurde die Lok endgültig außer Dienst gestellt.

Am 30.03.2001 verließ die Lok als offiziell letztes Schienenfahrzeug geschleppt die Gleisanlagen
der Chemischen Fabrik Budenheim. Dabei wurde der Schrotthaufen (was anderes konnte man
wirklich nicht mehr zu dem Fahrzeug sagen) von einer Diesellok einer Privatbahn V 65 zur
Fa.InfraServ/Wiesbaden überführt.

Der Gleisanschluss der Chemischen Werke wurde im Rahmen von Mora C stillgelegt, obwohl in den
Jahren zuvor die Gleisanlagen völlig erneuert wurden.

Bei der Fa. InfraServ wurde die 322 607-3 zunächst soweit hergerichtet, dass sich wieder aus eigener
Kraft bewegen konnte um sich ein Bild vom technischen Zustand machen zu können.
Motor und Getriebe sind dabei trotz langer Abstellzeit in einem sehr guten Zustand gewesen.

Von November 2002 bis April 2004 wurde die Lok dann einer Vollaufarbeitung unterzogen, obwohl es
aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoller gewesen wäre, die Lok zu verschrotten.

Die Lok wurde völlig abgewrackt, gesandstrahlt, unzählige Bleche am Führerhaus und Motorvorbau
mussten ersetzt werden. Die Achsen waren zu ersetzen, die Elektrik war vollständig zu erneuern, die
Kühlerjalousie war dermaßen vom Rost zerfressen, dass diese zum großen Teil neu gebaut werden
musste. Viele Teile waren unbrauchbar und mussten ersetzt werden.

Nach vielen Rückschlägen konnte die Lok letztendlich mit dem Untersuchungsdatum 28.04.2004 nach
EBO wieder in Betrieb genommen werden.

Es ist fast unvorstellbar dass es selbst für eine so lumpige Köf so problematisch war, alle
erforderlichen Teile zu beschaffen - vieles musste neu angefertigt werden.

Die Lok wurde äußerlich als DB-Lok 322 607-3 in altrot aufgearbeitet. Stationiert ist sie bei der
Historischen Eisenbahn Frankfurt- gelegentlich findet die Lok auch den Weg zu Ihrer zweiten
Geburtsstätte nach Wiesbaden zurück, wenn größere Wartungsarbeiten anstehen, denn auch eine
kleine Lok braucht Ihre Pflege.

Die Jungfernfahrt als Museumslok führte die Lok an Pfingsten 2004 zur Frankfurt-Königsteiner
Eisenbahn AG.

Seither ist die Lok zusammen mit der Kö 5712 und der V 36 406 ein wichtige Stütze beim Verein bei
Rangierarbeiten im Gelände oder bei Fahrten auf der Hafentbahn.

Technische Daten:

Baujahr: 1934, Fa.Krauss-Maffei München (gleiches Baujahr wie unsere 01 118)

Leistung: 128 PS

Motor: Kaelble/Backnang Typ GN 130s Bj. 1954, Fa.Nr.15255, U/min: 600-1300

Motorvorwärmung: Ackermann-Vorwärmgerät 2.000 W

Getriebe: Flüssigkeitsgetriebe Voith L33, Hersteller: Voith-Heidenheim/Brenz, Bj. 1960, Fa.Nr. 9782

Antrieb: Rollketten

Vmax: 30 km/h bzw. 45 km/h (je nach Achsenbauart und der damit verbundenen Übersetzung).

Gewicht: 17 t

Druckluftbremse der Knorr (K-P-Bremse) für Lok und Wagenzug zusätzlich Kniehebel-Fußbremse nur auf die Lok wirkend

Einsatzzweck: Rangierdienst und leichter Streckendienst