

Martin Kilb

Rückführung von V 11 in den Selfkant

Nach jahrelangen, eher jahrzehntelang zu nennenden, Bemühungen konnte das Kleinbahnmuseum Selfkantbahn mit Diesellok V 11 (KHD 1955/56.114) nun die letzte verbliebene Original-Lokomotive ihrer Stammbahn, der Geilenkirchener Kreisbahn (GKB), in die Heimat zurückholen.



Zusammen mit der baugleichen Schwesterlok V 10 zur Ablösung der bis dahin auf der GKB verkehrenden Malletlokomotiven gebaut, fand die Abnahmefahrt von Geilenkirchen bis Birgden am 4. 9. 1955 statt. Im Unterschied zu den nominell baugleichen Dieselloks der Euskirchener Kreisbahn besaßen die GKB-Loks keine mechanische Vielfachsteuerung und standen stets in gleicher Richtung mit dem Führerhaus in Richtung Geilenkirchen. Ihnen fehlt auch die Tür in der Führerhausrückwand. Daneben gibt es noch eine Reihe kleinerer Bauunterschiede.

1955 befand sich die GKB im Schienenverkehr auf dem Rückzug: Die Strecke Gangelt – Tüddern lag seit 1947 im niederländisch verwalteten Selfkantgebiet und war außer Betrieb, die Strecke Puffendorf – Alsdorf wurde 1953 stillgelegt, und Personenverkehr fand nur noch zwischen Geilenkirchen und Gangelt auf der Schiene statt. Nach Einstellung des Personenverkehrs blieb der GKB der Güterverkehr mit aufgebockten Regelspurfahrzeugen, für den die beiden Dieselloks ebenso wie der zum Schleppfahrzeug umgebaute Dieseltriebwagen VT 100 hochgesetzte Zug- und Stoßvorrichtungen erhielten. Die Zug- und Stoßvorrichtungen der Meterspur mußten dafür ein Stück von der Pufferbohle abgerückt werden, da andernfalls die Führerhaustüren bzw. die Motorraumklappen durch die Abstützungen der oberen Pufferbohlen blockiert worden wären. Mit den drei Dieselfahrzeugen bediente die GKB bis 1971 den Güterverkehr zwischen Geilenkirchen und Langbroich-Schierwaldenrath und besorgte bis zum Umbau des Bahnhofs Geilenkirchen 1973 den Rangierdienst auf Meterspur.

In diese Zeit fiel der Beginn des Museumsbetriebes der Selfkantbahn, deren erste Züge bis zum Eintreffen der Dampfloks mit V 11 bespannt wurden. Bis zur Trennung der Strecke in Gillrath sprang V 11 auch gelegentlich bei Schäden an der Dampfloks ein. Insofern ist die Erhaltung der Diesellok V 11 auch ein Stück Museumsbahngeschichte. Seinerzeit hatte die IHS zwar Interesse an den Maschinen bekundet, jedoch war die im Entstehen begriffene Museumsbahn nicht in der Lage, den für damals gerade erst 18 Jahre alte Dieselloks angesetzten Preis aufzubringen.

Am 13. 3. 1974 wurden beide Dieselloks zu einem Hamburger Lokhändler abtransportiert, welcher sie weiter an die Baufirma DYWIDAG zum Bau eines neuen Hafens in Lomé vermittelte. Nach Beendigung der Bauarbeiten verblieb zumindest V 11 bei

Oben: Reisefertig im Güterbahnhof Lomé. Der Wasserkran im Vordergrund stammt noch aus der deutschen Kolonialzeit.

Mitte: Auf der Überführungsfahrt zum Hafen mußte die CFT BB 856 eine kurze Kühlpause einlegen.

Unten: Ein letztes Foto am Personenbahnsteig in Lomé. Die Sitzbänke haben jedoch seit eineinhalb Jahren keine Bahnreisenden mehr gesehen.

8. 12. 2000, 3 Fotos: Michael Detscher

der Chemins de Fer de Togo (CFT), der Staatsbahn des westafrikanischen Landes und ehemals deutschen Kolonie Togo. Die Lok wurde als H 9 in den Bestand eingereiht und diente zumindest bis 1980 im Rangierdienst. Indiz für die Identität von H 9 und V 11 ist übrigens die in Togo aufgebrachte Beschriftung: Bei der grünen Neulackierung wurde seitens der CFT auch die alte Beschriftung der GKB wieder – in der dort üblichen Schablone-schrift – angebracht, inklusive zu diesem Zeitpunkt längst abgelaufener Untersuchungsdaten.

Ende der 80er Jahre fand der aktive Selfkantbahner Ernst Pfeffer beide Lokomotiven in Lomé betriebsunfähig abgestellt, V 10 jedoch weitgehend zerlegt. Ein ernstzunehmender Vorstoß in Richtung eines Rückkaufs wurde damals nicht unternommen, erschien aber auch angesichts der für Europäer kaum zu durchschauenden politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes aussichtslos. Im Herbst 1998 fand ein zufällig beruflich nach Togo versetzter Selfkantbahner V 11 immer noch abgestellt im Bahnhof Lomé vor. Von der V 10 war zu erfahren, sie sei schon vor längerer Zeit verschrotet worden. Nach schwierigen Verhandlungen kam es im November 2000 zu einem Kaufvertrag zwischen der Selfkantbahn und der CFT über eine „gebrauchte Diesellokomotive“ (locotracteur H 9 usagé). Am 8. 12. erfolgte die Verladung auf das Schiff GRANDE AFRICA, wozu die Lok auf eigener Achse von Lomé-Güterbahnhof 10 km zum Hafen rollte. Glücklicherweise war kein Museumsbahntechniker anwesend, denn der hätte dies angesichts des desolaten Zustandes kaum gewagt. Einen Monat später wurde sie dagegen von einem Großaufgebot von Selfkantbahnern im Hafen von Antwerpen abgeholt und setzte am 12. 1. 2001 um 16.04 Uhr wieder auf heimischen Gleisen auf.

Es hat gewiß spektakulärere Rückholaktionen gegeben, jedoch ging es meistens um ein von der technischen Seite interessantes Objekt, hier hätte man eine Lokomotive gleichen Typs einfacher erhalten können. Aber es geht den Museumsbahnern darum, dem Kreis Heinsberg ein Stück Heimatgeschichte zurückzubringen. Bis V 11 wieder mit aufgebockten Güterwagen durch die rheinische Knollensteppe fahren wird, ist es noch ein langer Weg. Für die Zukunft bleibt zu wünschen, daß angesichts der Überschneidungen im Museumsbestand speziell des DEV und der IHS Parallelentwicklungen vermieden werden; eine sinnvolle Koordination ist anstrebenenswert. So existieren in beiden Museumsbeständen neben einer GKB- bzw. EKB-Diesellok auch je ein VT des Typs „Frankfurt“ sowie des Talbot-Typs „Eifel“, die zum Teil erheblich gegenüber dem Ursprungszustand verändert wurden.

Oben: Im Hafen von Lomé eine erste Begegnung mit deutscher Bierkultur, dahinter Lok CFT H 8, gebaut 1965 von Gmeinder in Mosbach/Baden, 8. 12. 2000, Foto: Michael Detscher

Mitte und Unten: Die Lok V 11 wird mittels eines Gabelstaplers umgeladen. Nicht ganz elegant, funktioniert aber! Der beladene Tieflader der Firma Janssen BV am Liegeplatz 408 in Antwerpen. Auf zur Schlußetappe!

12. 1. 2001, 2 Fotos: Martin Kilb

