

DIE SNCB-DIESELLOKOMOTIVEN DER REIHE 55

1961 und 1962 beschafften die Belgischen Staatsbahnen (SNCB) insgesamt 42 sechsachsige Diesellokomotiven. Sie erhielten elektrische Kraftübertragung und die Fertigung der neuen Lokomotiven erfolgte beim belgischen Hersteller „La Brugeoise et Nivelles“ (BN); heute ein Teil des Bombardier-Konzerns. Die Dieselmotoren lieferte das US-amerikanische Unternehmen General Motors (GM). Die elektr. Fahrmotoren entstanden in amerikan. GM-Lizenz in Belgien. Es handelte sich um Motoren vom Typ GM 16-567 C. Die 1.175 kW starken und 120 km/h schnellen Lokomotiven erhielten bei ihrer Indienststellung die SNBC-Betriebs-Nummern 205 001 – 205 042. Bis 1971 verfügten die SNCB über ein Lok-Betriebsnummern-System das dem ähnlich war, das die Deutsche Bundesbahn 1968 einführte und das bei ihrer Nachfolgerin, der DB AG, noch heute gültig ist.

Die SNCB verabschiedeten sich dagegen 1971 von diesem System und verwendeten für ihre Lokomotiven künftig Baureihenbezeichnungen mit vierstelligen Nummern. Aus der bisherigen SNCB-Lokbaureihe 205 wurde dadurch die SNCB-Lokbaureihe 55 und die bisherigen Diesellokomotiven 205 001 – 205 042 führen nun mit den neuen Betriebsnummern 5501 – 5542. Das 1971 bei den SNCB eingeführte Nummern-System für die Bezeichnung ihrer Lok-Baureihen ist hier übrigens noch heute gültig.

Die SNCB setzten ihre 55er-Diesellokomotiven vor allem in der Wallonie ein, wo viele von ihnen in Depot „Kinkempois“ in Lüttich stationiert waren. Diese Lokomotiven kamen aber auch bis nach Luxemburg, Deutschland und in die Niederlande.

Ursprünglich besaßen alle der o.a. Diesellokomotiven zur Beheizung von Reisezügen Dampfheizung. Ab 1973 wurden mehrere 55er-Maschinen auf elektrische Zugbeheizung umgerüstet und erhielten deshalb eine neue Farbgebung, weil bei den SNCB-Diesellokomotiven die Art des Zugbeheizungs-Systems bereits deutlich an ihrer Farbgebung erkenntlich war.

In den 2000er Jahren, wurden viele SNCB-Diesellokomotiven der Baureihe 55 ausgemustert. Im Personenverkehr wurden viele Zugkurse, für deren Beförderung noch lokbespannte Züge mit 55er-Maschinen verwendet wurden, auf Neubau-Triebwagen der Reihe AR 41 umgestellt und im Güterverkehr wurden diese Maschinen durch Neubau-Diesellokomotiven der SNCB-Reihe 77 ersetzt. 2007 waren aber noch 34 Maschinen der Baureihe 55 bei d. SNCB vorhanden.

Nach weiteren Ausmusterungen blieben bei den SNCB noch einige 55er-Lokomotiven für die Beförderung von Bau- und Arbeitszügen sowie Spezialdienste im Betrieb, andere wurden an das belgische Bahnunternehmen TUC für ähnliche Aufgaben verkauft. Viele dieser Maschinen wurden aber nach ihrer Ausmusterung verschrottet. Darunter auch die SNCB-Diesellok 5502, die am 23.2.1975 den damals von Köln nach Kalterherberg und zurück verkehrenden Sonderzug des „Eisenbahn-Kuriers“(EK) zwischen Welkenraedt und Kalterherberg auf dem Gleis der „Vennbahn“ beförderte.

Heute verfügen d. SNCB bzw. das SNCB-Infrastruktur-Unternehmen „Infrabel“ noch über fünfzehn 55er-Diesellokomotiven für die o.a. Zwecke.

Übrigens beschaffte vom baugleichen Typ der SNCB-Lokbaureihen 205 bzw. 55 auch die Luxemburgische Staatsbahn CFL zwanzig Lokomotiven, die bei der CFL die Betriebsnummern 1801 – 1820 erhielten. In Luxemburg kommen diese Maschinen nicht mehr zum Einsatz. Über dortige museale Erhaltung hinaus sind einige noch erhaltene CFL-1800er aber für „CFL Cargo“ heute sogar noch in Dänemark (!) im Bauzugdienst im Einsatz. Teilweise auch in Güterzügen als zweite Lok. Die CFL-Diesellok 1818 ist in der Oster-Ausgabe 2020 vom LBE-Express abgebildet, als sich diese Lok noch im regulären CFL-Einsatz (1975) befand.

Die CFL-Lok 1820 ist museal erhalten. Bei Maschinen der SNCB-reihe 55 ist das (zumindest bislang) nicht der Fall.

Michael Hecht



Das obere der obigen Bilder zeigt die SNCB-Diesellok 5535 mit einem typischen lokbespannten und diesellokgeführten SNCB-Personenzug des Nahverkehrs (1995 im SNCB-Bf. Herstal). Diese Züge wurden bald danach von damals neu beschafften Dieseltriebzügen der SNCB-Baureihe AR 41 ersetzt. Auf dem Bild darunter sind die SNCB-Diesellokomotiven 5540 und 5515 am Ende der 2000er-Jahre im SNCB-Lokdepot ('SNCB-Atelier') Kinkempois in Lüttich zu sehen. Sie gehören zu den 5500er-Maschinen, die in den 1970er Jahren für elektrischen Zugheizbetrieb umgebaut wurden und dabei auch eine neue Farbgebung erhielten, die auf ihre Ausrüstung für E-Heizungs-Betrieb aufmerksam macht. Im linken Bildteil ist das Führerhaus einer SNCB-Diesellok der Baureihe 77 erkennbar. Diese Maschinen wurden von den SNCB in den Jahren 1999 bis 2005 fabrikneu beschafft und ersetzen im Güterzugdienst auch viele 5500er-Lokomotiven. Fotos: Int.



In den 1970er Jahren kamen die belgischen Diesellokomotiven der SNCB-Lokbaureihe 5500 sogar bis in die niederländische Hauptstadt Amsterdam. Und das nicht etwa mit irgendwelchen Güterzügen, sondern mit den seinerzeit von Paris über Brüssel nach Amsterdam und zurück verkehrenden 'Trans-Europ-Express'-Zügen (TEE), die damals auf der Verbindung Paris-Brüssel-Amsterdam und umgek. fuhren. Genau handelte es sich um zwei TEE-Zugpaare auf dieser Verbindung. Sie wurden von Brüssel bis Amsterdam und umgekehrt durch SNCB-Diesellokomotiven der Baureihe 5500 befördert. Zwar war die Schienenverbindung von der belgischen zur niederländischen Hauptstadt seit den 1950er Jahren bereits mit elektrischem Fahrbetrieb versehen, doch der war hier nur in zwei unterschiedlichen Stromsystemen möglich: In Belgien mit 3.000 Volt Gleichstrom und in den Niederlanden mit 1.500 Volt Gleichstrom. Es gab zwar Triebwagen-Züge, die als Zweisystem-Fahrzeuge mit beiden genannten Stromsystemen durchgehend von Brüssel nach Amsterdam und umgek. fahren konnten ('Benelux-Triebwagen'), vor lokbespannten Zügen, die hier rollten, mußten aber im niederländischen Grenzbahnhof Rosedaal grundsätzlich die Lokomotiven gewechselt werden - zumindest jedenfalls beim Einsatz von Elektrolokomotiven. Um den schnellen TEE-Zügen der Verbindung Paris-Amsterdam-Paris die Zeit des Lokwechsels zu ersparen, wurden diese Züge durchgehend von Brüssel bis Amsterdam von SNCB-Diesellokomotiven gezogen. Wofür die SNCB jeweils eine ihrer 5500er-Maschinen einsetzte. Das zeigen auch die obigen Bilder, die den von Amsterdam nach Paris fahrenden TEE 'ILE-DE-FRANCE' (Amsterdam-Paris) am Abend des 10.3.1972 (FR) mit der SNCB-Diesellok 5506 kurz vor seiner Abfahrt im Hauptbahnhof von Amsterdam abbilden. Fotos: Michael Hecht.



Fotos:
Michael Hecht.

Das obere der obigen Bilder zeigt noch einmal den TEE-Zug 'ILE-DE-FRANCE' (Amsterdam-Brüssel-Paris) mit seiner SNCB-Diesellok 5506, die ihn bis Brüssel bringen wird, am Abend vom 10.3.1972 (FR) im Hauptbahnhof der niederländischen Hauptstadt Amsterdam. Diesmal, als dieser TEE-Zug aus diesem Hbf heraus fährt. Er verfügte damals noch über Flügel-Signale !!! Trotz der hereinbrechenden Dunkelheit (18.00 Uhr) konnte auf dem o. a. Bild auch verdeutlicht werden, daß der TEE-Zug 'ILE-DE-FRANCE' wagenmäßig aus NIROSTA-TEE-Wagen der Französischen Staatsbahn SNCF bestand. Den Hbf von Antwerpen, ein Kopfbahnhof, lief der TEE 'ILE-DE-FRANCE' auf seiner Reise von Amsterdam nach Paris nicht an - er hielt in Antwerpen zum Ein- und Ausstieg in Bhf. Antwerpen Ost, was den Fahrtrichtungswechsel in Hbf von Antwerpen ersparte. Die TEE-Züge von Amsterdam nach Paris und zurück beendeten ihre Fahrt in der ersten Hälfte der 1980er Jahre. Zunächst traten Eurocity-Züge auf dieser Strecke die TEE-Nachfolge an, aber heute fahren hier französische THALYS-Schnellfahr-Triebzüge der TGV-Bauart, die strommäßig in mehreren Spannungs-~~f~~ Systeme f. Wechsel- und Gleichstrom einsetzbar sind.

Die SNCB-Diesellok 5506, die wie oben abgebildet, am 10.3.1972 den TEE-Zug 'ILE-DE-FRANCE' von Amsterdam bis Brüssel beförderte, wurde von den Belgischen Staatsbahnen in den 2000er-Jahren zur Schlepp-Maschine für liegengebliebene ~~u. hava-~~ **rierte Züge auf d. SNCB-Schnellfahrstrecke 'HSL 1'** umgebaut und erfüllt seither ähnliche Aufgaben wie die 218.8-Abschlepp-Diesellokomotiven der DB Netz AG. Dafür ist die Dieselmachine 5506 der SNCB aber immer noch vorhanden.

Am Abend der 10.3.1972 gelang dann im Hbf von Amsterdam noch im 'letzten Büchsenlicht' das untere Bild, das in diesem Hbf einen der damaligen Elektrotriebwagen der Niederländischen Postverwaltung (PTT) zeigt. Die PTT beschaffte in den Jahren 1965 und 1966 insges. 35 dieser vierachsigen Triebwagen, die die Betr.-Nummern 3001-3035 erhielten und auch als 'Motorpost' bezeichnet wurden. Sie schleppten auch motorlose Postwagen. Als die PTT 1997 den Posttransport auf der Schiene einstellte, wurden viele der o. a. Triebwagen ausgemustert und verschrottet. Einige von ihnen wurden noch von den Niederländischen Staatsbahnen übernommen und von ihnen für Spezialtransporte verwendet, was dann aber in den 2000er Jahren auch sein Ende fand. Heute ist nur noch der ehem. PTT-Triebwagen 3001 als Museumsstück im Niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht nicht betriebsfähig vorhanden.



Trans-Europ-Express

Amsterdam—Brüssel—Paris

① „ILE-DE-FRANCE“ ② „BRABANT“ ③ „ETOILE-DU-NORD“
④ „OISEAU-BLEU“

| 80 | 82 | 84 | 86 | km | Zug Nr | Zug Nr | 81 | 83 | 85 | 87 |
|----------------|----------------|----------------|----------------|-----|----------------------------|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ④ ✂ ◆ 1) | ③ ✂ ◆ 1) | ② ✂ ◆ 1) | ① ✂ ◆ 1) | | | | ① ✂ ◆ 1) | ② ✂ ◆ 1) | ③ ✂ ◆ 1) | ④ ✂ ◆ 1) |
| ... | 8.57 | ... | 18.01 | 0 | ab Amsterdam CS..... | an | 12.28 | ... | 22.45 | ... |
| ... | 9.36 | ... | 18.39 | 66 | Den Haag HS..... | an | 11.46 | ... | 22.05 | ... |
| ... | 9.53 | ... | 18.56 | 99 | Rotterdam CS | an | 11.28 | ... | 21.49 | ... |
| ... | 10.31 | ... | 19.35 | 148 | Roosendaal | an | 10.50 | ... | 21.14 | ... |
| ab | 10.56 | ... | 19.59 | 187 | ↓ Antwerpen Oost | an | 10.25 | ... | 20.49 | ... |
| 7.13 | 11.26 | ab | 20.29 | 225 | an Bruxelles N/Brussel Nan | | 9.55 | ... | 20.18 | 23.08 |
| ⑥ 7.19 | 11.33 | 17.18 | 20.35 | 237 | an Bruxelles M/Brussel Zan | | 9.43 | 14.05 | 20.05 | 22.59 |
| 8.01 | | | | 292 | an Mons..... | ↑ | | | | 22.28 |
| 8.46 | | | | 393 | an St-Quentin..... | | | | | 21.42 |
| 9.57 | 14.05 | 19.43 | 23.07 | 547 | an Paris Nord | ab | 7.23 | 11.42 | 17.45 | 20.32 |

⑥ Abfahrt 7.30

◆ 1) Mitnahme von Hunden nur in bestimmten Wagen erlaubt



Trans-Europ-Express



Die Fahrpläne für die von Amsterdam nach Paris und umgekehrt fahrenden TEE-Züge im Kursbuch des Jahres 1972. Damals wurden diese TEE-Züge von Amsterdam nach Brüssel und zurück von SNCB-Diesellokomotiven der Baur. 5500 befördert - wie auch auf d. unteren Bildern, die den TEE Nr. 86 ('ILE-DE-FRANCE') nach Paris nochmal am 10.3.1972 vor seiner Abfahrt im Hbf von Amsterdam zeigen. 'ILE-DE-FRANCE' fuhr an diesem Tag mit SNCB-Diesellok 5506. Fotos: Michael Hecht.

