

LA SERIE 20 - DE REEKS 20



NOS CHEMINS DE FER 8 - ONZE SPOORWEGEN 8

Les locomotives de la série 20 comptent parmi les plus populaires auprès des amateurs belges; c'est vrai qu'elles étaient belles ! Pourtant, elles n'étaient pas particulièrement appréciées des conducteurs, non pas pour leur puissance énorme, mais surtout pour leur fiabilité précaire et le bruit assourdissant de leurs ventilateurs et du groupe alternateur. Les 20 se faisaient en effet entendre de fort loin !

C'est en 1969 que la SNCB étudia en association avec les ACEC et BN une nouvelle locomotive polytension très puissante et apte à 220 km/h. Toutefois, la mise en service de ces engins était urgente et la SNCB n'avait pas le temps d'attendre leur mise au point. Ce projet fut ainsi abandonné au profit de la commande des six locomotives de la série 18 qui, elles, ne nécessitaient pas d'étude particulière vu qu'elles étaient pratiquement identiques aux CC 40100 de la SNCF.

Le projet d'une locomotive très puissance refit surface en 1971, mais cette fois sous forme d'une monotension 3000 V pour utilisation sur la difficile ligne du Luxembourg. La machine sera une lourde Co'Co' de 7000 CV équipée de hacheurs à thyristors. La 20 était née !

Malheureusement, la série sera construite sans l'étude préalable d'un prototype. La SNCB commanda ainsi en 1973 une première tranche de 15 machines - les 2001 à 2015 - livrées en 1975 et 1976. Malgré leur mise au point laborieuse, la SNCB commanda en 1975 une seconde tranche de dix machines : les 2016 à 2025, livrées en 1977 et 1978.

Affectées principalement à la ligne du Luxembourg, elles remorquaient non seulement les trains internationaux lourds, mais également des trains de marchandises. Après l'électrification de "l'Athus-Meuse" en 2002 (en 25 kV), le trafic marchandises de la ligne du Luxembourg fut dévié par cet axe, et les 20 trouvèrent alors un nouveau terrain d'utilisation entre Antwerpen et Montzen (les 2001 à 2007 restèrent toutefois cantonnées jusqu'à la réforme de la série sur la ligne du Luxembourg pour la traction des trains internationaux et IC). Lorsque le tronçon frontalier entre Montzen et Aachen West fut électrifié, les trains furent remorqués sans relais de traction à Montzen jusqu'à Aachen et même au-delà par les TRAXX de la série 28. Les 20 essayèrent alors une dernière fois, sur l'axe Antwerpen - Zeebrugge. L'arrivée des nouvelles locomotives *Siemens* de la série 18 marqua leur coup de grâce; la série sera réformée en 2012 et 2013.

De locomotieven van de reeks 20 waren zonder twijfel zeer populair bij de Belgische spoorwegliefhebbers. Het is een feit dat ze mooi waren ! Anderzijds waren ze niet geliefd bij de bestuurders. Niet vanwege hun enorm vermogen, maar door hun geringe betrouwbaarheid en het oorverdovende geluid van de ventilatoren en de alternatorgroep.

De NMBS begon in 1969, in samenwerking met ACEC en BN, aan een studie voor een nieuwe zeer krachtige meerspanningsloc, die geschikt was voor 220 km/h. De ingebruikname van deze krachtvoertuigen was zeer dringend. De NMBS had zelfs geen tijd om hun oppuntstelling af te wachten. Dit project werd echter stopgezet ingevolge de bestelling van zes locomotieven van de reeks 18. Voor deze machines was geen bijzondere studie vereist, aangezien ze praktisch identiek waren aan de CC 40100 van de SNCF.

Het project van een locomotief met hoog vermogen kwam in 1971 terug boven water, maar nu onder de vorm van een machine geschikt voor 3 kV gelijkspanning, voor inzet op de moeilijke Luxemburglijn. Het werd een zware Co'Co' van 7000 pk, voorzien van hakers met thyristors. De reeks 20 zag het daglicht !

De reeks werd jammer genoeg gebouwd zonder de voorafgaande studie van een prototype. De NMBS bestelde in 1973 een eerste schijf van 15 machines (2001 t/m 2015) die in 1975 en 1976 werden geleverd. In 1975 bestelde ze, ondanks hun zeer moeizame oppuntstelling, een tweede schijf van 10 machines (2016 t/m 2025), die in 1977 en 1978 werden geleverd.

Ze werden voornamelijk ingezet op de Luxemburglijn, waar ze instonden voor het slepen van zware internationale treinen, maar ook goederentreinen stonden op het programma. Na de elektrificatie van de "Athus-Meuse" in 2002 (met 25 kV) werd het goederenverkeer van de Luxemburglijn verlegd naar deze as. De 20'en werden vanaf dan ingezet tussen Antwerpen en Montzen (de 2001 t/m 2007 bleven echter tot hun schrapping actief op de Luxemburglijn waar ze de internationale treinen en IC's sleepten.

sleepten). Vanaf het ogenblik dat het grensbaanvak tussen Montzen en Aachen West werd ge-elektrificeerd, konden de treinen zonder tractiewissel in Montzen doorrijden tot Aachen. Daarbij werden de taken van de reeks 20 overgenomen door de TRAXX'en van de reeks 28. De 20'en kregen voor de laatste maal een nieuw werkgebied : de as Antwerpen - Zeebrugge. De ingebruikname van de Siemens-locs van de reeks 18 was hun doodssteek. De reeks werd in 2012 en 2013 afgevoerd.