

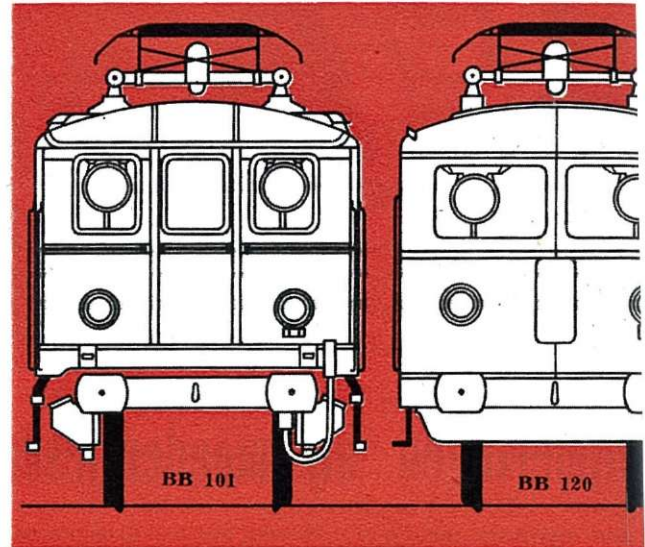


Tekst en tekeningen van Phil DAMBLY

De geschiedenis van de elektrische locomotieven in België loopt af van 1943, het jaar waarin men de studie begon van twintig BB 101 locomotieven, die geleverd werden van 1949 af, werden geïnspireerd door de Franse vooroorlogse verwezenlijkingen. Onder de bezetting, onze ingenieurs inderdaad geen nauwkeurige inlichtingen bekomen wat in het buitenland werd bezield, en de verrichtingen van de laatste Franse BB's beantwoordden op dat tijdstip aan de Belgen vereisten. De 101 hebben hun dienst vervuld zonder inzinking en stevigheid is spreekwoordelijk geworden. Het zijn gemengde types, van het korte type, met gekoppelde draaistellen. Deze locomotieven waren, in het begin, bestemd voor het slepen van goederentreinen tussen Monceau en Antwerpen-Noord, van omnibus- en semitreinen en tevens om de stoomtreinen door de Verbinding te

de snelle reizigerstreinen te slepen, waren een groter vermogen vereist. In 1946, bestelde de N.M.B.S. samen met de BB 101, roepen van drie prototypen : de BB 120 en 121 waarvan de laatste als grondslag zouden dienen voor de toekomstige uitbreidingen van het park. In de twee typen werd de stabiliteit verbeterd door de afstand tussen de draaistellen, waardoor de kast moest verlengd worden en een ruimere plaats voorzien voor de schakel- en verdeelkasten.

Als gevolg van de elektrificatie van de lijnen naar Oostende en Brussel, werden, in 1952, 50 gemengde loco's voor grote snelheid van het type BB 122 aangekocht. Deze machines werden opgevat uitgaande van de BB 120 en 121. Men vindt er trouwens, verbeterd of vereenvoudigd, de draaistellen in terug die op deze laatste hun « sporen » verdienden. In 1955 kwamen 83 BB's 123 in dienst. Zij stemmen, in principe, met de BB 122 na, volkomen overeen met de 122. Daar zij bestemd zijn voor de lijn Brussel-Luxemburg, die lange hellingen van 16 mm per 1000 vertoont, werd hun gewicht verhoogd en werden zij uitgerust met elektrische remmen door terugvoeden van de stroom van de zuigspijlen voor de lucht, die nodig is om de tractiemotoren aanzetweerstand af te koelen, werden in de kast voorzien van een ventilator. De BB 122 zijn zij daarentegen in het dak aangebracht. De BB's 122 en 123 zijn merkwaardige machines, die de hoge, en de spoorwegtradiitie waardig voortzetten!



KENMERKEN VAN ONZE BB's

TYPE	101	120	121	122	123
over alles (m)	12,890	17,180	16,300	18,000	18,000
v. kast (m)	2,980	2,900	2,900	2,915	2,915
v. kast (m)	3,730	3,730	3,750	3,755	3,755
met neergelastroomafnemers					
.....	4,435	4,435	4,435	4,400	4,400
motoren	4	4	4	4	4
afstand van de draaistellen	langs de neus	langs de neus	volledig op het freem v. h. draaistel	langs de neus	langs de neus
afstand in mm	2.200	2.700	2.800	2.560	2.560
gewicht (kg)	82.500	81.000	81.000	81.500	93.300
snelheid (km/h)	100	125	130	125	125

