

LA SÉRIE 22 - DE REEKS 22



NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

Les résultats très satisfaisants obtenu par l'électrification des lignes Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal en 1935 et de Bruxelles - Charleroi en 1949, avaient convaincu la SNCB d'entamer un vaste plan d'électrification des lignes principales du réseau.

A cette fin, la SNCB mit en service en 1949 deux séries de locomotives électriques prototypes :

- le type 120 (120.001 à 120.003, futures 2001 à 2003 puis 2801 à 2803.) construit par *Baume & Merpent* avec équipement électrique ACEC et SEM;
- le type 121 (121.001 à 121.003), construit par FUF à Haine-Saint-Pierre avec partie électrique fournie par BBC à Baden en Suisse.

Sur base des résultats obtenus, mais également (surtout) pour favoriser l'industrie nationale, la SNCB commanda en 1953 une série de 50 machines dérivées du type 120. Construites par les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* (AMN) avec équipement électrique ACEC et SEM, elles formèrent le type 122, et furent numérotées 122.001 à 122.050.

Livré entre 1953 et 1954, le type 122 était une locomotive "bonne à tout faire", pouvant aussi bien remorquer des trains de voyageurs rapides que des trains de marchandises.

En 1957, 12 machines furent modifiées pour pouvoir circuler sans problème jusqu'à Roosendaal, mais à mi-puissance. Elles furent à ce moment renumérotées 122.201 à 122.212.

Lors de l'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres en 1971, le type 122 devint la série 22, avec les numéros 2201 à 2250.

Durant 50 ans, les 22 ont sillonné toutes les lignes électrifiées du réseau. Ces machines se sont révélées d'une grande robustesse et d'une grande fiabilité. Les dernières ont été réformées en 2009.

Aujourd'hui, il ne subsiste plus qu'une seule locomotive : la 2201 préservée par le PFT; toutes les autres ont été démolies.

Abbréviations : FBMZ : Bruxelles-Midi, FGH : Saint-Ghislain,
GCR : Charleroi-Sud, † : radiation.

De zeer bevredigende resultaten die werden bekomen bij de elektrificatie van de lijn Brussel-Noord - Antwerpen-Centraal in 1935, gevolgd door de lijn Brussel - Charleroi in 1949, hebben de NMBS ervan overtuigd om een uitgebreid elektrificatieplan uit te werken voor alle hoofdlijnen van het spoorwegnet. Hiertoe heeft de NMBS in 1949 twee reeksen elektrische locomotieven in dienst genomen:

- *type 120 (120.001 t/m 120.003, later 2001 t/m 2003, daarna 2801 t/m 2803), gebouwd door Baume & Merpent met elektrische uitrusting door ACEC en SEM;*
- *type 121 (121.001 t/m 121.003), gebouwd door FUF te Haine-Saint-Pierre met elektrisch gedeelte geleverd door BBC te Baden in Zwitserland.*

Op basis van de verkregen resultaten, maar eveneens (vooral) om de nationale economie aan te zwengelen, bestelde de NMBS in 1953 een reeks van 50 machines die afgeleid waren van het type 120. Zij werden gebouwd door "Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles" met een elektrische uitrusting van ACEC en SEM. Zij vormden het type 122 en kregen de nummers 122.001 t/m 122.050.

Zij werden geleverd in 1953 en 1954 en waren "meiden voor alle werk", zowel voor de snelle reizigersdienst als voor de zware goederentreinen. In 1957 werden 12 locs aangepast om zonder problemen te kunnen rijden tot Roosendaal, uiteraard op halve kracht. Deze locs werden vernummerd als 122.201 t/m 122.212.

Wanneer men gebruik ging maken van nummers met 4 cijfers in 1971, kregen zij de nummers 2201 t/m 2250.

Gedurende 50 jaar hebben de 22'en op alle geëlektrificeerde lijnen van het net gereden. Deze machines gaven blijk van een grote degelijkheid en betrouwbaarheid. De laatste zijn geschrapd in 2009.

Vandaag blijft er nog slechts één locomotief over, de 2201, bewaard door TSP. Al de andere werden gesloopt.

Afkortingen : FBMZ : Brussel-Zuid, FGH : Saint-Ghislain,
GCR : Charleroi-Sud, † : schrapping.