

Elektrische locomotief reeks 23 (type 123)

Aantal: 83 (2301 tot 2383)¹

Bouwjaar: 1955-'57

Ontwerper: NMBS

Constructeur: ACEC Charleroi, SEM Gent en Ateliers Métallurgiques de Nivelles die in 1956 La Brugeoise et Nivelles te Nivelles werd²

Gemiddeld uurvermogen: 1880 kW

Maximalsnelheid: 130 km/u

Buitendienststelling: hoofdzakelijk 2009-'13

Rijvaardige massa: 92 ton

In een notendop: De elektrificatie van lijn 162 tussen Brussel en Luxemburg was in mei 1956 voltooid. NMBS bestelde 83 elektrische locomotieven voor het slepen van o.m. zware goederentreinen op deze bochtige lijn met een moeilijk profiel.



Locomotief 123059 in originele toestand (Ref. K00087a)

Historische context

Na WO II startte NMBS een elektrificatieprogramma voor de hoofdassen van het net, o.a. de elektrificatie van lijn 162 Brussel - Luxemburg die in 1956 werd voltooid.

Oorspronkelijk voorzag de Raad van Bestuur van NMBS voor de bediening van deze lijn in april 1953 de aankoop van:

- 55 Bo'-Bo³ locomotieven met een massa van 80 ton, een uurvermogen van 2800 pk en een maximumsnelheid van 125 km/u voor het slepen van zowel reizigers- als goederentreinen;
- 28 Co'-Co⁴ locomotieven met een massa van 120 ton, een uurvermogen van 4200 pk en een maximumsnelheid van 80 km/u voor het slepen van zware goederentreinen.

¹ Vóór de hernummering van 1971 was dit het type 123, met nummers 123001 tot 123083

² Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles fuseerden in 1956 met La Brugeoise et Nicaise et Delcuve te Brugge tot de N.V. La Brugeoise et Nivelles met vestigingen te Nivelles en Brugge.

³ Locomotief met twee tweeassige (B) van elkaar onafhankelijke draaistellen (') waarvan elke as afzonderlijk aangedreven wordt (o)

⁴ Locomotief met twee drieassige (C) van elkaar onafhankelijke draaistellen (') waarvan elke as afzonderlijk aangedreven wordt (o)

In juni 1953 werd deze voorziene aankoop als volgt gewijzigd:

- 55+28=83 Bo'-Bo' locomotieven met een massa van 92 ton, een uurvermogen van 2800 pk en een maximumsnelheid van 125 km/u voor het slepen van zowel reizigers- als goederentreinen. Zij zijn bovendien uitgerust voor elektrische remming met recuperatie.

NMBS was immers van oordeel dat met een zwaardere universele locomotief goederentreinen van 1350 ton op de lijn Brussel - Aarlen gesleept konden worden door twee Bo'-Bo' locomotieven wat de aankoop van 'gespecialiseerde' Co'-Co' locomotieven overbodig maakte. De massatoename van 80 naar 92 ton werd op volgende wijze verwezenlijkt:

- 3 ton door versteviging van wielstellen, aspotten, ophanging, wiegbalken en remhangwerk;
- 9 ton door een gietijzeren uitneembare ballast geleverd door NMBS.

De elektrische remming met recuperatie zou haar nut bewijzen op de lange afdalingen (10 tot 17 mm per m) op voormelde lijn.

Indienststelling

Nr. NMBS	In dienst*	Nr. vanaf 1971		Nr. NMBS	In dienst*	Nr. vanaf 1971		Nr. NMBS	In dienst*	Nr. vanaf 1971
123001	21/11/1955	2301		123029	18/04/1956	2329		123057	20/09/1956	2357
123002	26/11/1955	2302		123030	23/04/1956	2330		123058	26/09/1956	2358
123003	03/12/1955	2303		123031	28/04/1956	2331		123059	29/09/1956	2359
123004	09/12/1955	2304		123032	04/05/1956	2332		123060	06/10/1956	2360
123005	17/12/1955	2305		123033	12/05/1956	2333		123061	03/01/1957	2361
123006	24/12/1955	2306		123034	16/05/1956	2334		123062	01/02/1957	2362
123007	29/12/1955	2307		123035	20/05/1956	2335		123063	21/01/1957	2363
123008	05/01/1956	2308		123036	27/05/1956	2336		123064	06/02/1957	2364
123009	10/01/1956	2309		123037	01/06/1956	2337		123065	20/02/1957	2365
123010	14/01/1956	2310		123038	06/06/1956	2338		123066	14/02/1957	2366
123011	18/01/1956	2311		123039	09/06/1956	2339		123067	15/12/1956	2367
123012	24/01/1956	2312		123040	14/06/1956	2340		123068	05/12/1956	2368
123013	27/01/1956	2313		123041	20/06/1956	2341		123069	12/12/1956	2369
123014	02/02/1956	2314		123042	23/06/1956	2342		123070	22/12/1956	2370
123015	07/02/1956	2315		123043	28/06/1956	2343		123071	10/01/1957	2371
123016	10/02/1956	2316		123044	04/07/1956	2344		123072	16/01/1957	2372
123017	15/02/1956	2317		123045	07/07/1956	2345		123073	26/01/1957	2373
123018	22/02/1956	2318		123046	12/07/1956	2346		123074	05/03/1957	2374
123019	29/02/1956	2319		123047	02/08/1956	2347		123075	14/03/1957	2375
123020	03/03/1956	2320		123048	05/08/1956	2348		123076	21/03/1957	2376
123021	10/03/1956	2321		123049	11/08/1956	2349		123077	30/03/1957	2377
123022	15/03/1956	2322		123050	15/08/1956	2350		123078	11/04/1957	2378
123023	18/03/1956	2323		123051	22/08/1956	2351		123079	13/04/1957	2379
123024	23/03/1956	2324		123052	25/08/1956	2352		123080	25/04/1957	2380
123025	28/03/1956	2325		123053	30/08/1956	2353		123081	15/05/1957	2381
123026	05/04/1956	2326		123054	05/09/1956	2354		123082	19/07/1957	2382
123027	08/04/1956	2327		123055	08/09/1956	2355		123083	16/09/1957	2401
123028	12/04/1956	2328		123056	13/09/1956	2356				

*Datum vermeld in het onderhoudsboekje van elke locomotief

Algemene kenmerken

De locomotieven type 123/reeks 23 waren universele locomotieven, met een adhesiegewicht van 23 ton per as, die ontworpen werden voor het slepen van onder meer zware reizigers- en goederentreinen in dubbeltractie op de lijn Brussel - Luxemburg. Hiertoe bevonden zich vijf lampen buiten boven de stuurpostruit, die de bestuurder van de tweede locomotief aanwijzingen gaven over welke schakeling (P, S, SP, SH of R) van de elektrische motoren de eerste bestuurder had ingesteld. De betekenis was als volgt:

P: pantograaf gelicht

S: serieschakeling

SP: serie-parallel schakeling

SH: shunting

R: recuperatieremming

De elektrische remming met recuperatie heeft haar nut bewezen op de lange afdalingen op voormelde lijn. Deze van 16 en 17 mm/m te Ciney, Jemelle en Libramont zijn de sterkste afdalingen van het net en hebben een lengte van 20 tot 30 km. Deze remming werd gebruikt om de snelheid van afdalende goederentreinen constant te houden. De als generatoren geschakelde motoren van de afdalende trein leverden dan aan de bovenleiding een stroom die verbruikt werd door andere treinen op hetzelfde traject, wat een besparing opleverde. Ook werd slijtage en oververhitting van remblokken en wielbanden vermeden.

De elektrische uitrusting en het mechanisch gedeelte werden afgeleid van het type 122/reeks 22, waarvan ook de kastvorm werd overgenomen, maar wel met volgende uitwendige verschillen:

- Ventilatioorosters in de zijwanden i.p.v. in de dakranden
- Twee V-vormen op de kopwanden i.p.v. één
- Elektrische ontrijmers ingebouwd in de voorruit i.p.v. ronde wasemweerdere wat de zichtbaarheid ten goede kwam

De commerciële dienst

De jaren 1950

Na hun levering aan de stelplaats Brussel-Zuid en hun inrijperiode vandaaruit, werden ze vanuit deze stelplaats ingezet voor reizigersdiensten op de lijn Brussel - Oostende en voor goederendiensten tussen Schaarbeek en Ronet.

Vanuit de stelplaats Stockem werd Jemelle, Marloie, Ciney, Namen en Ronet bereikt met goederentreinen. Vanuit Aarlen werden ze ingezet voor reizigerstreinen op de lijn Brussel - Luxemburg en voor goederentreinen naar Namen, Ronet en Schaarbeek. Vanuit Jemelle werd Stockem, Aarlen en Schaarbeek-Josaphat bereikt met goederentreinen.



Locomotief 123018 in Brussel, 7 maart 1956 (Ref. Z06206A)

Vanuit de stelplaats Ronet werden reizigerstreinen naar Ottignies en Namen en goederentreinen naar o.m. Vilvoorde en Leuven gereden.

De jaren 1960

In deze periode bleven de stelplaatsen Brussel-Zuid, Ronet en Stockem, maar de actieradius van de locomotieven werd groter door de elektrificatie van de volgende lijnen:

- 130 Namen - Charleroi (mei 1959)
- 96 Brussel – Bergen - Quévy (maart tot september 1963)
- 130 A Charleroi - Jeumont (januari 1965)
- 37 Luik - Aachen Hbf (mei 1966)
- 125 Luik - Namen (september 1970)

Zo werden ze ingezet voor het slepen van goederentreinen van Antwerpen en Schaarbeek naar Quévy en van Kinkempois en Ronet naar Charleroi en Jeumont. Ook piekuurtreinen van Brussel naar Bergen, Quévy en Welkenraedt en internationale treinen naar Aachen Hbf stonden op het programma.

In deze periode kregen deze locomotieven ook het gezelschap van de nieuwe locomotieven type 126 (later reeks 26), nl. vijf prototypes (1964) en de eerste schijf van vijftien reekslocomotieven (1969-'70). Ze deelden hun omloop met deze nieuwkomers en trokken vaak samen in dubbeltractie en later in treinschakeling goederentreinen en internationale treinen.

De jaren 1970

Vanuit de stelplaatsen Ronet, Schaarbeek, Antwerpen-Schijnpoort en Luik werden goederentreinen (o.m. ertstreinen) gesleept. Ze verzekerden reizigersdiensten op de lijn Antwerpen – Brussel - Charleroi en reden internationale treinen op de as Oostende – Brussel – Luik - Aachen Hbf.

Eén dag was voorbehouden voor de opdrukdiensten op de hellingen tussen Luik en Ans.

In deze periode kregen ze nogmaals gezelschap van nieuwe locomotieven, nl. de tweede schijf van vijftien reekslocomotieven reeks 26 (1970-'72) en 25 locomotieven reeks 20 (1975-'78). Deze laatste sleepten vooral de internationale treinen op de lijn Brussel- - Luxemburg.

De jaren 1980

Deze periode werd gekenmerkt door nieuwe elektrificaties, nl.:

- 117 's-Gravenbrakel - Luttre (mei 1979)
- 112 en 118 Manage - Bergen (september 1980)
- 16 (Antwerpen) – Lier - Leuven (januari 1981)
- 35 Aarschot - Hasselt (mei 1981)
- 24 Tongeren - Liers (mei 1982)
- 24 Wezet - Montzen (mei 1984)
- 40 Luik - Wezet (september 1985)
- 140 Ottignies - Charleroi (juni 1986)
- 73 Deinze - De Panne (juni 1986)
- 90 Denderleeuw - Aat - Jurbeke (mei 1988)

Ook nieuwe locomotieven werden in dienst gesteld, nl. zestig locomotieven reeks 21 en zestig locomotieven reeks 27, die vooral ingezet werden in de reizigersdienst. Hierdoor werd de reeks 23 verdrongen naar de goederendienst vanuit Ronet, Kinkempois, Stockem en Antwerpen-Schijnpoort.

Locomotief 2383 werd de vaste opdruklocomotief op de hellende vlakken van Luik, ter vervanging van de 2208.

De jaren 1990

Het onderhoud van de reeks 23 werd nu toevertrouwd aan de werkplaatsen Merelbeke en Oostende en afgezien van het slepen van enkele P-treinen bleef de inzet in de goederendienst ongewijzigd.

Locomotieven 2381 en 2382 werden eveneens opdruklocomotief in Luik.

De jaren 2000

De elektrificatie van de 'Athus-Meuse' lijn en de inzet van de nieuwe locomotieven reeks 13 op deze lijn, hadden voor gevolg dat het goederenverkeer op de lijn Brussel - Luxemburg verhuisde naar de 'Athus-Meuse'. De reeks 23 verloor dus inzetgebied.

Ook het invoeren van de elektrische tractie tussen Montzen en Aachen-West (december 2008) zorgde voor verlies van inzetgebied voor de reeks 23 ten voordele van de 40 nieuwe locomotieven van de reeks 28 (TRAXX).

Vermits in het begin van deze periode de reeksen 22 en 25 buiten dienst werden gesteld werd dit verlies gecompenseerd door de overname van de reizigersdiensten die deze reeksen vroeger voor hun rekening namen.

Hun werkplaats voor onderhoud werd uiteindelijk Antwerpen-Dam en later Antwerpen-Noord.

Te Luik werden achtereenvolgens 2315, 2334, 2309 en 2311 opdruklocomotief.

Met de komst van de nieuwe locomotieven reeks 18 verbeterde de situatie niet.

Het einde

Einde 2011 nam de reeks 18 de plaats in van de reeksen 13 en 27, die op hun beurt diensten van de reeks 23 overnamen.

De reeks 23 verloor volledig haar inzet in de goederendienst en werd enkel nog gebruikt voor het slepen van P-treinen, waarvan de laatste reed op 3 april 2012 tussen Antwerpen-Noorderdokken en Aarschot.

Wijzigingen

Langere handgrepen aan de cabinedeuren

In de jaren 1960 werden de wel wat kort uitgevallen handgrepen aan de cabinedeuren naar onder verlengd tot aan de bovenste instaptrede. Het kwam het comfort van de bestuurders zeker ten goede.

In dezelfde periode werd ter verbetering van de veiligheid van het rangeerpersonnel boven elke buffer een voetplaat aangebracht.

Afzonderlijke rode lichten

In de periode tussen februari 1972 en december 1983 werden, ter gelegenheid van grote revisies, nieuwe lamphouders op de fronten geplaatst. Deze bevatten afzonderlijke witte en rode lichten. De rode eindseinen konden voortaan in de stuurpost worden bediend. De laatste locomotief met enkele koplampen was 2312.



Locomotief 2352 met dubbele koplampen, Schaarbeek, 5 november 1978, Ronald Mardaga (Ref. MZ04570)

Volgende donkergroene locomotieven kregen deze wijziging: 2303, 2304, 2310, 2311, 2313, 2314, 2315, 2316, 2320, 2321, 2322, 2324, 2325, 2326, 2329, 2330, 2331, 2335, 2339, 2341, 2342, 2343, 2345, 2346, 2348, 2352, 2354, 2361, 2363, 2364, 2365, 2366, 2368, 2369, 2370, 2371 en 2401.

Van dubbeltractie naar treinschakeling

De reeks 23 werd veelvuldig in dubbeltractie (een bestuurder in elke locomotief) ingezet op lijn 162. Hiertoe bevond zich een reeks lampen buiten boven de stuurpostruit, die de bestuurder van de tweede locomotief aanwijzingen gaven over welke schakeling van de elektrische motoren de eerste bestuurder had ingesteld.

Om een bestuurder uit te sparen werden deze locomotieven op de vier hoeken uitgerust met kabels en contactdozen die de elektrische verbinding (treinschakeling) tussen de twee locomotieven konden verwezenlijken. Zo konden beide locomotieven bestuurd worden vanuit de eerste locomotief. Met een nota dd 18/12/1973 van bureau 22-33 werd deze wijziging ingevoerd. De uitvoering vond plaats in de periode tussen juli 1973 en december 1983.



Locomotief 2372 aangepast voor treinschakeling, station Oostende, 4 juli 1977, Ronald Mardaga (Ref. MZ00968)

Volgende donkergroene locomotieven kregen deze uitrusting **na** de plaatsing van voormelde nieuwe lamphouders en **met behoud** van de karakteristieke metalen snor op de kopwanden: 2303, 2310, 2313, 2315, 2316, 2321, 2341, 2345, 2346, 2366 en 2383.



Locomotief 2314 met witgeschilderde V, station Merelbeke, 10 februari 1984, Ronald Mardaga (Ref. M075-058)

Volgende donkergroene locomotieven kregen deze uitrusting **na** plaatsing van voormelde nieuwe lamphouders en **met vervanging** van de karakteristieke metalen snor door een wit geschilderde op de kopwanden: 2304, 2311, 2314, 2320, 2324, 2325, 2326, 2329, 2330, 2331, 2335, 2339, 2342, 2343, 2348, 2352, 2354, 2361, 2364, 2365, 2368, 2369, 2370 en 2371.

Volgende donkergroene locomotieven kregen deze uitrusting **samen met** de plaatsing van voormelde nieuwe lamphouders en **met behoud** van de karakteristieke metalen snor op de kopwanden: 2301, 2302, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2317, 2318, 2319, 2323, 2327, 2328, 2332, 2333, 2336, 2337, 2340, 2344, 2349, 2350, 2351, 2355, 2356, 2359, 2360, 2362, 2367, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381 en 2382.

Bijzondere gevallen:

Locomotieven 2312, 2353, 2357 en 2358 kregen de nieuwe lamphouders en de uitrusting voor treinschakeling samen met de witte snor op de kopwanden;

Locomotieven 2334, 2338 en 2347 reden zowel met metalen als met witte snor op de kopwanden;

Locomotieven 2322 en 2363 kregen bij hun herschildering in geel/blauw eerst de nieuwe lamphouders en pas daarna de uitrusting voor treinschakeling.

Het proefkonijn 124001

Op 16 december 1958 werd locomotief 123083 vernummerd in 124001. Haar tractie-uitrusting werd hierbij gewijzigd door het aanbrengen van verend opgehangen motoren (i.p.v. motoren met neusophanging) en een elastische overbrenging type G van ACEC).

Om in de loop van 1969 met deze locomotief proefritten tegen hoge snelheid uit te voeren kreeg zij ook een andere tandwielverhouding (die deze hoge snelheden toeliet), kreeg één stuurpost een gestroomlijnde 'voorzetneus' en werden op het dak éénarmige pantografen geschikt voor hoge snelheden geplaatst. De proeven werden uitgevoerd op het baanvak Landegem - Aalter dat hiertoe speciaal werd aangepast.

Tegen maart 1974 werden voormelde wijzigingen verwijderd en werd de locomotief vernummerd in 2383.

Ventilatieproblemen

De horizontaal geplaatste ventilatieopeningen van de drie roosters in de zijwanden van de locomotieven gaven uiteindelijk problemen. Zo bleek de ventilatie van de machinekamer soms onvoldoende en drong er in de winter sneeuw binnen.

De eerste poging tot oplossing

Bij de locomotieven 2304 en 2307 werden, bij wijze van proef, aan beide kanten drie roosters met verticaal geplaatste ventilatieopeningen aangebracht.

De tweede poging tot oplossing



Locomotief 2317 met aangepaste ventilatieroosters, Gibecq, 29 september 1987, Ronald Mardaga (Ref. M075-069)

De locomotieven 2306, 2313, 2317, 2320, 2321 en 2331 werden aldus uitgerust.

Een verdere verbetering was het aanbrengen aan de kant van de pare wielnummers van een bijkomend rooster met verticaal geplaatste ventilatieopeningen tussen het tweede en derde ronde venster.

De derde poging tot oplossing



Locomotief 2302 met aangepaste ventilatieroosters, Bertrix, 8 september 1984, Ronald Mardaga (Ref. M076-015)

Het uitzicht van locomotief 2302 werd grondig gewijzigd door het aanbrengen van een ventilatierooster waarmee de reeksen 11, 12, 21 en 27 waren uitgerust op de plaats van de patrijspooten. Drie patrijspooten verhuisden naar beneden op de plaats van de oorspronkelijke ventilatieroosters. Deze gedaanteverwisseling gaf deze locomotief de bijnaam 'duikboot'.

Hoewel deze wijziging volledige voldoening schonk werd ze om financiële redenen niet verder doorgevoerd.

Livrei

- Lichtgroen/donkergroen

De locomotieven type 123 werden geleverd in een tweekleurige livrei, nl. lichtgroen boven en donkergroen onder een smalle metalen band die in V-vorm eindigde op de kopwanden. Dak, onderkant van de kast en draaistellen waren zwart. Om ze te onderscheiden van het type 122 dat dezelfde livrei droeg werd spoedig een tweede kleinere V-vorm op de kopwanden aangebracht.

Locomotieven 2343 en 2401 droegen deze livrei nog bij de vernummering op 1 januari 1971.

- Donkergroen

Met uitzondering van beide voormelde locomotieven werd de tweekleurige livrei vanaf de tweede helft van de jaren 1960 vervangen door de eenkleurige donkergroene. Dak, onderkant van de kast en draaistellen bleven zwart.

De laatste donkergroene locomotief was de 2347.



Locomotief 2351 in donkergroene livrei (Ref. Z06224A)

- Geel/groen

Vanaf 1976 werd, ter verbetering van de zichtbaarheid, geel de hoofdkleur.



Locomotief 2355 in geel/groene livrei, Schaarbeek, 8 oktober 1977, Ronald Mardaga (Ref. MZ01514)

Volgende locomotieven dienden als proefkonijn:

- 2376 in februari 1976: deze locomotief werd beplakt met zelfklevers. Het resultaat was dat het donkergroen vervangen was door geel behalve bij de deuren en de ventilatieroosters, die donkergroen bleven. Vier donkergroene smalle banden sierden de gele vlakken wat als gevolg had dat de V-vormen op de kopwanden verdwenen. Dak, onderkant van de kast en draaistellen bleven zwart.
- 2355 in mei 1976: deze locomotief kreeg dezelfde livrei. Het gebruikte geel was NS-geel.
- 2380 in juli 1976: deze locomotief kreeg nogmaals dezelfde livrei. Het gebruikte geel was cadmiumgeel (RAL 1021) dat de definitieve keuze werd.

- Geel/blauw

Vanaf 1977 werd het donkergroen vervangen door geel (RAL 1021). Ook de deuren werden geel. De ventilatieroosters werden deel van een brede staalblauwe band die op de kopwanden plaats liet voor het nummer en het NMBS-logo en niet doorliep op de deuren. Juist daarboven bevond zich een smalle staalblauwe band die de kast omringde, behalve op de deuren. Het dak werd grijs (RAL 7035). De onderkant van de kast en de draaistellen bleven zwart (RAL 9011).



Locomotief 2380 in Geel/blauwe livrei, Jemappes, 15 maart 1984, Ronald Mardaga (Ref. M085-007)

Volgende locomotieven kregen deze schildering met 2323 als eerste en 2322 als laatste:

Nr. NMBS	Geel/Blauw
2308	23/12/1977
2318	18/11/1977
2322	08/05/1980
2323	05/08/1977
2355	02/02/1979
2363	20/06/1979
2367	16/05/1979
2372	02/12/1977
2374	17/10/1978
2375	26/09/1977
2376	10/07/1978
2377	06/04/1979
2378	18/01/1978
2379	13/03/1978
2380	15/12/1978
2381	23/05/1978
2382	10/04/1978



Locomotief 2379 met vereenvoudigde blauwe band, Ezemaal, 15 juni 1988, Ronald Mardaga (Ref. M071-067)

Na volgende revisies vormde de smalle blauwe band één geheel met de brede blauwe band, ter vereenvoudiging.

- Blauw/geel

Omdat de gele kleur nogal snel vervuilde werd vanaf medio 1980 de situatie omgekeerd en kregen de locomotieven een staalblauwe kast met een gele band die onderbroken werd ter hoogte van de ventilatie-roosters **maar doorliep op de deuren**. Rondom de vier hoeken verscheen onderaan ook nog een korte gele band. Het dak bleef grijs. Onderkant van de kast en draaistellen bleven zwart.



Locomotief 2322 in blauw/geel livrei zonder doorlopende band op de deuren, Denis Moinil (Ref. D1697_11)

De enige locomotief die de CW Mechelen in deze schildering afleverde was de 2337 op 4 september 1980.

Tot begin 1994 leverde deze werkplaats om een onbekende reden de volgende locomotieven af **zonder gele band op de deuren**:

Nr. NMBS	Blauw/geel	Nr. NMBS	Blauw/geel	Nr. NMBS	Blauw/geel
2301	22/12/1982	2330	10/10/1984	2358	15/09/1989
2302	05/07/1983	2331	23/11/1987	2359	24/10/1986
2303	19/03/1991	2332	22/09/1982	2360	29/09/1988
2304	11/01/1990	2333	24/02/1982	2361	22/04/1987
2305	29/06/1981	2334	12/04/1986	2362	25/06/1982
2306	01/03/1983	2335	11/08/1989	2363	18/12/1986
2307	11/01/1983	2336	14/01/1991	2364	23/03/1988
2308	19/03/1992	2337	03/09/1990	2365	15/06/1987
2309	25/02/1988	2338	24/12/1991	2366	03/07/1986
2310	20/02/1990	2339	28/10/1988	2368	14/06/1988
2311	04/05/1984	2340	26/02/1986	2369	12/11/1986
2312	29/12/1987	2341	05/06/1985	2370	29/08/1991
2313	29/05/1984	2342	11/08/1987	2371	09/09/1987
2314	14/04/1989	2343	20/07/1984	2372	01/10/1990
2315	29/02/1984	2344	05/09/1986	2373	07/06/1990
2316	22/01/1986	2345	13/03/1985	2375	07/11/1991
2317	16/05/1984	2346	27/02/1992	2376	03/03/1993
2318	06/12/1990	2347	02/07/1992	2378	15/05/1992
2319	20/02/1989	2348	06/10/1989	2379	27/04/1993
2320	21/10/1987	2349	12/08/1985	2381	21/09/1993
2321	21/09/1984	2350	24/05/1991	2382	22/10/1992
2322	14/06/1989	2351	18/02/1991	2383	02/02/1982
2324	23/01/1989	2352	03/07/1990		
2325	14/07/1989	2353	26/05/1986		
2326	21/12/1984	2354	21/03/1984		
2327	10/04/1985	2355	28/01/1987		
2328	25/02/1987	2356	19/11/1985		
2329	14/08/1984	2357	14/07/1988		



Locomotief 2345 in blauw/gele livrei met doorlopende band, Hansbeke, 25 juli 2007, Leo Goossenaarts (Ref. L3124-03)

De laatste locomotief die de CW Mechelen afleverde was 2381.

In de loop van 1994 nam de CW Salzinnes het onderhoud van de reeks 23 over. De eerste locomotieven die zij afleverde in het blauw/geel **met gele band op de deuren** waren:

Nr NMBS	Blauw/geel
2323	18/05/1995
2367	29/09/1995
2374	23/12/1994
2377	03/03/1994
2380	27/02/1995

Tot 2006 kregen alle andere locomotieven deze livrei, behalve locomotief 2307, die betrokken raakte bij het ongeval te Hatrival op 13 mei 1992.

Het einde van de rit

De locomotieven 2302, 2305, 2307 en 2361 geraakten betrokken bij ongevallen en gingen respectievelijk buiten dienst in 2005, 2004, 1992 en 2002.

De overige locomotieven werden buiten dienst gesteld in de periode 2009-'13.

Hiermee verdween een robuuste, bedrijfszekere en onvermoeibare locomotief die evenwel vooral in de winter niet echt comfortabel was voor de bestuurder.

Buitendienststelling

Nr. NMBS	Buiten dienst	Nr. NMBS	Buiten dienst	Nr. NMBS	Buiten dienst
2301	12/12/2009	2329	11/12/2011	2357	03/02/2013
2302	29/09/2005	2330	15/12/2011	2358	15/04/2010
2303	11/12/2011	2331	16/01/2012	2359	15/12/2011
2304	11/12/2011	2332	15/12/2011	2360	03/02/2013
2305	05/07/2005	2333	09/02/2012	2361	24/04/2003
2306	15/12/2011	2334	13/12/2012	2362	03/02/2013
2307	01/10/1998	2335	03/01/2012	2363	11/12/2011
2308	12/12/2011	2336	10/03/2010	2364	03/02/2013
2309	01/11/2012	2337	13/10/2011	2365	03/02/2013
2310	15/12/2011	2338	21/12/2011	2366	12/12/2009
2311	01/11/2012	2339	03/02/2013	2367	03/02/2013
2312	13/12/2011	2340	03/02/2013	2368	03/02/2013
2313	16/08/2010	2341	03/02/2013	2369	15/12/2011
2314	03/02/2013	2342	03/02/2013	2370	03/02/2013
2315	13/12/2012	2343	03/02/2013	2371	03/02/2013
2316	14/03/2012	2344	11/12/2011	2372	03/02/2013
2317	11/12/2011	2345	13/12/2011	2373	11/10/2012
2318	15/12/2011	2346	17/05/2011	2374	03/02/2013
2319	22/12/2010	2347	25/03/2010	2375	07/12/2011
2320	03/02/2013	2348	24/01/2012	2376	12/12/2009
2321	03/02/2013	2349	03/02/2013	2377	15/12/2011
2322	26/05/2010	2350	15/12/2011	2378	12/12/2009
2323	11/12/2011	2351	03/02/2013	2379	15/04/2010
2324	12/12/2009	2352	11/12/2011	2380	15/04/2010
2325	03/04/2013	2353	15/12/2010	2381	31/12/2010
2326	15/12/2011	2354	07/02/2010	2382	31/12/2010
2327	12/12/2009	2355	03/02/2013	2383	15/10/2010
2328	03/04/2012	2356	07/01/2011		

De overblijvers

NMBS bewaart locomotief 2383 sinds mei 2012.

TSP bewaart locomotief 2309 sinds maart 2013.

Locomotief 2329 werd nog een tijd gebruikt voor het testen van de treinverwarming te Antwerpen-Schijnpoort.

Locomotieven 2320 en 2321 stonden nog een tijd in voor de voorverwarming van rijtuigen te Hasselt.

De overige locomotieven werden alle verschroot.

Felix Florquin
September 2026

Beknopte bibliografie

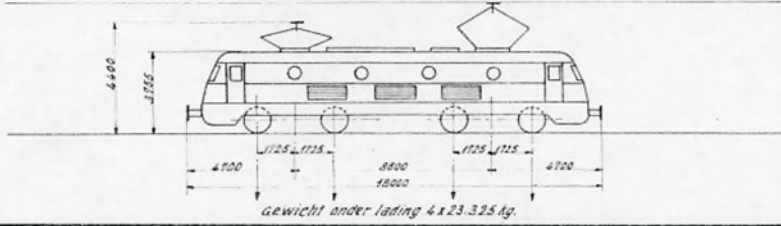
- Artikels:** De allerlaatste commerciële ritten van de reeks 23, *Op de baan*, nr 109, 06-2012, p.10-11, BIB_K802855
- De "duikboot" is geschrappt, *op de baan*, nr 72, 04-2006, p.28-33, BIB_K802221
- De reeks 23 (deel 1), *Op de baan*, nr 113, 01-02-2013, p.24-37, BIB_K546961
- De reeks 23 (deel 2), *Op de baan*, nr 114, 01-04-2013, p.30-39, BIB_K549274
- De reeks 23 (deel 3), *Op de baan*, nr 115, 01-06-2013, p.24-37, BIB_K552536
- De reeks 23 (deel 4), *Op de baan*, nr 116, 01-08-2013, p.26-43, BIB_K554996
- DELIE M. Het einde voor de reeks 23! *Spoorweg Journaal*, nr 186, 04-05-2012, p.6-21, BIB_K536964
- DELIE M. 2309 terug rijvaardig! *Spoorweg Journaal*, nr 250, 12-2022, p.52-53, BIB_K714209
- DUMORTIER F. L'équipement moteur des locomotives électriques type 123 de la SNCB, *Revue Belge des Transports*, 01-12-1955, p.170-173, BIB_K37684
- LAMBERTS P. Le plus récente du réseau belge... La locomotive électrique à récupération "type 123" de la S.N.C.B., *ACEC – Revue*, n° 4, 01-12-1956, p.3-19, BIB_K700149
- MAHIEU J. - CUYT S., NMBS elektrische lokomotieven reeks 23, *Rail Revue*, nr 9, 01-07-1987, p.15-22, BIB_K707146
- NERUEZ J. Les locomotives BB 123 à récupération de la SNCB, *Rail et Traction*, 01-01-1956, p. 327-338, BIB_K38036
- PRINGIERS M. Partie mécanique des locomotives électriques type 123 pour la SNCB, *Revue Belge des Transports*, 01-12-1955, p.179-184, BIB_K37686
- VERBEECK H. A. En quoi les locomotives électriques BB 123 de la SNCB diffèrent-elles des locomotives BB 122 ? *Rail & Traction*, n° 45, 01-01-1956, p.5-16, BIB_K38017
- Boeken:** DELIE M. - MOULIN J-P. - VAN USSEL M. *Elektrische Locomotieven Reeksen 22, 23, 25, 25.5*, Märklin, 1999, 128 p. BIB_B801255
- VANDENBERGHEN J. *Histoire de la traction électrique en Belgique ; Tome 5 B 1952-1980 : Les locomotives*, Bruxelles, 1999, 532 p., BIB_C4702

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Elektrische locomotief reeks 23 (type 123)

Museumcollectie: Elektrische locomotief reeks 23 (type 123)

Bijlage 1: beschrijvende fiche NMBS - type 123

LOKOMOTIEF TYPE 123			
 Gewicht onder lading 4123.325 kg.			
Algemeenheden		Mechanisch gedeelte	Electrisch gedeelte
<u>Effectief</u>	82	<u>Bouwer</u> : Ateliers mécatroniques	<u>Tractieuitrusting</u>
<u>Type</u>	BB	de Nivelles	<u>Bouwers</u> : A.C.E.C. - S.E.M. Gent.
<u>Totaal gewicht</u>	93,3t	<u>Bouwjaar</u> 1955	<u>Type van aandrijving</u> : Rokenas aangedreven met elektrische servo-motoren B.T. (L.A.)
<u>Nummering</u>	123.001 tot 123.062	<u>Remming</u> : Automatische Derikourem samenwerkend met een rechtstreekse Derikourem, elektrische remming met recuperatie (met uitschakeling van de automatische rem.)	<u>Tractiemotoren</u>
<u>Uurvermogen</u>	2560 PK	<u>Bogie</u> : S.I.M. Winterthur met koppeling tussen bogie	<u>Aantal</u> 4
<u>Maximalsnelheid</u>	130 km/h	<u>Verwarming</u> : De eluorposten door radiatoren en elektrische verwarmingsbatterij met luchtblazer	<u>Uurvermogen</u> 640 PK
<u>Maximumbelasting per as</u>	23325 kg		<u>Doorlopend vermogen</u> 580 PK
<u>Maximumkracht bij starten</u>	30000 kg		<u>Versterkte luchttoevoer</u>
<u>Minimumstraal voor bocht</u>	15m		<u>Aslagers</u> met gladde kussenblokken en smeerkussens
<u>Minimumstraal voor bocht na losmaken van bogiekoppeling</u>	75m		<u>Overbrenging</u> : Met eluistisch gekoppelde tandwielen aan een zijde
<u>Wieldoorsnede</u>	1262 mm		<u>Tandwielverhouding</u> : 3,107 (87/26)
			<u>Neusophanging</u>
			<u>Hulpvoorzieningen</u>
			1 Recuperatiegroep
			a) motor : doorlopend vermogen 34,5 KW (open) nominale spanning : 3200 V : bekrachtiging : serie - shunt.
			b) bekrachtiger : doorlopend vermogen : 17,5 KW. spanning : 77 V. bekrachtiging : onafhankelijke serie en anticompound.
			Antimutuel transformator : transformatieverhouding : 1/10.
			4 Afzonderlijke electro-pneum. lijnshakelaars
			2 compressoren westlingh 242 V.B.Z. 2 trappen en 4 cilinders in Voorgedreven door elektromotor van 3000 V. Afvoerdruk 8 kg/cm ² . Debiet 1350 l/min
			2 Ventilatoren voor koeling van tractiemotor, helicoïdaal type Rubeau, aangedr. door elektromotor 3000 V. Debiet : 30 m ³ /min
			1 Generator voor lading van batterij A.C.E.C. type CV 266. Spanning 72 volt. stroom 38 A
			1 Akkumulatorbatterij
			Cadmium-Nikkel 54 elementen 80 Ah.

Bijlage 2: beschrijvende fiche NMBS - type 124

