



Stolze 1800 mm messen die Triebräder der drei Antriebsachsen der mächtigen Lokomotive.

land und Luxemburg gehörte zu ihrem weitreichenden Aufgabengebiet. Regelmässig erfolgten auch Leistungen ins französische Lille und teilweise sogar bis in die Hauptstadt nach Paris.

Ab Mitte der 1950er-Jahre wurden die Dampflokomotiven – wie in vielen Teilen Europas – durch Diesellokomotiven in weniger hochwertige Dienste verdrängt. Dies erfolgte in Belgien mit der bekannten «Série 202», den sogenannten NoHAB-Rundnasen. Vor allem aber auch die zunehmende Elektrifizierung der belgischen Hauptstrecken liess die dampfende «Série 1» in nicht mehr so bedeutende Dienste abwandern.

Technisch hatte die Dampflokomotive für die damalige Zeit gleich mehrere Innovationen in sich vereint. Die als Pacific abgelieferte Dampflokomotive mit der Achsfolge 2'C1' wies ein zwar damals übliches Vierzylindertriebwerk auf, jedoch wurden alle vier Zylinder mit Frischdampf versorgt (statt wie gewöhnlich bei einem Verbundtriebwerk).

Dies verhalf der Dampflokomotive zu einem hohen Drehmoment und einer hohen Beschleunigung, zudem mussten keine grossen Niederdruckzylinder angebracht werden. Das Ganze musste jedoch mit einem grossen Dampf- und Kohleverbrauch kompensiert werden. Deshalb wies die «Série 1» auch eine sehr grosse Feuerbüchse



Mehrmals überquerte die 1.024 die Stahlbrücke bei Riddes.



Aufwendig wurde die Rhonebrücke für die Messungen verkabelt.