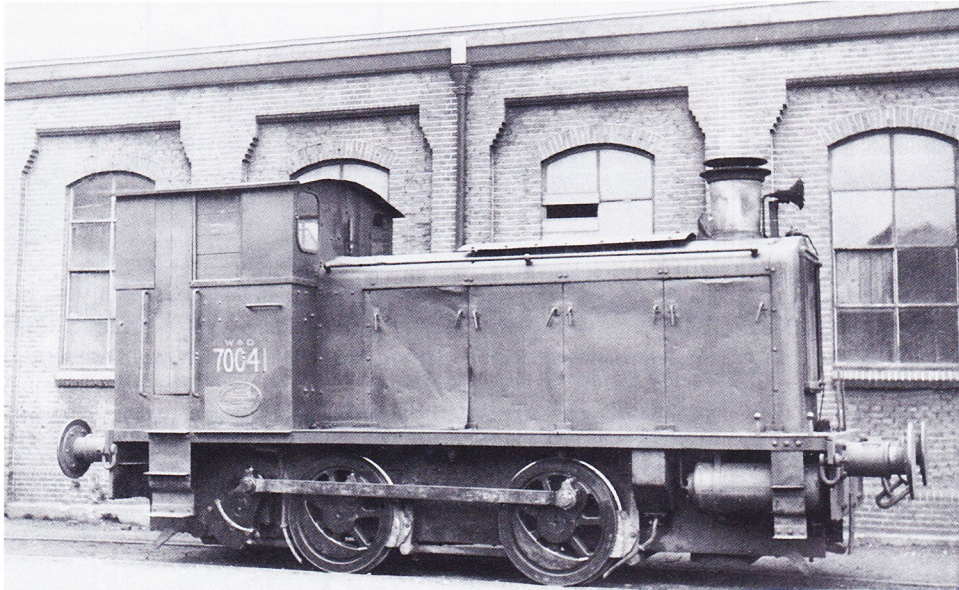


De NS 161-165

Pierre de Greeuw
Henk Kolkman



Diesellocc NS 164 nog als WD 70041 op 31 mei 1946 bij de NTM te Drachten. Onder het nummer is de ovale Barclay-fabrieksplaat te zien. Foto: J. Voerman (148.429).

Eind 1996 is een locomotief van de NS-serie 161-165 bij de Stibans aan haar vijfde leven begonnen. Dit is aanleiding om aandacht te besteden aan deze relatief onbekende NS-serie.

De NS 161-165 komen uit een serie van twintig diesellocomotieven die in 1941-'42 in Engeland gebouwd zijn voor het WD (War Department = Ministerie van Oorlog). De locs zijn ontworpen door Andrew Barclay Sons & Co Ltd. te Kilmarnock in Schotland. Deze firma bouwde meer dan een eeuw lang (1859-1962) stoomlocomotieven, vooral vuurloze locs en de typisch Engelse „saddle tanks”. Daaraan herinnert de korte, brede schoorsteen op de WD-diesellocs en ook de wielen zijn dezelfde als die bij de Barclay-stoomlocomotieven. Vanaf 1935 werden ook met enige regelmaat tweassige

dieselmechanische locs geleverd, in het bijzonder aan de Britse krijgsmacht. Voor de WD-locs werd op dit beproefde vooroorlogse ontwerp teruggegrepen. Ook na de oorlog zijn nog diverse soortgelijke locs gebouwd. Tussen 1948 en 1953 gingen bijvoorbeeld negen iets zwaardere exemplaren naar Unilever in Port Sunlight.

Ontwerp

De Gardner-zescilinder-viertakt-dieselmotor van de WD-locs levert 153 pk bij 1200 toeren. Via een Vulcan-Sinclair-vloeistofkoppeling, een Wilson-versnellingsbak met vier versnellingen en een cardanas wordt een blinde as onder het machinistenhuis aangedreven. Bij zowel de vooroorlogse als de naoorlogse locs drijft de blinde as (via contrakruk en korte drijfslag) de nabije achterste as aan. Bij de WD-locs is de drijfslag echter veel langer en



Loc 161 in dienst bij de NS met een goederentram van de lijn Steenwijk – Gorredijk in de dorpstraat van Hemrik; 15 maart 1949. Foto: L.J. Biezeveld (518.275).

met de voorste as verbonden. Waarschijnlijk was het de bedoeling via een groter veerspel het berijden van slecht liggend spoor mogelijk te maken. Beide assen zijn door koppelstangen verbonden. De radstand is relatief klein (alle andere NS-locomotieven hadden een grotere radstand). Er kunnen daardoor bogen met een minimale straal van 30 meter (volgens NS) of zelfs 18 meter (volgens het WD) doorlopen worden. Om daarbij overbufferen te voorkomen zijn buitenmodel bufferstempels toegepast.

Een dynamo en een accu leveren een spanning van 24 V voor de startmotor en de verlichting. Eén lamp is voor de schoorsteen geplaatst; een tweede hoog tussen de achterramen. Een Westinghouse-compressor levert de lucht voor de luchtfluit en de luchtdrukremmen. Alleen de locomotief wordt beremd; er is geen treinrem. De vier zandstrooiers zijn handbediend. De bediening kan zowel links als rechts plaatsvinden. Daartoe zijn in het machinistenhuis twee opklapbare zittingen aangebracht.

De bouw

De Caledonia Works van Barclay leverden tien van de twintig locs. De rest droeg een fabrieksplaat van de Drewry Car Co. in Londen. Deze firma fabriceerde niet zelf, maar besteedde dat uit aan Baguley in Burton-on-Trent.

In 1945 werd nog een tweede serie van zeventien WD-locs gebouwd; daarbij was als derde fabrikant de Vulcan Foundry betrokken. Deze locs hebben ventilatiesleuven in de zijdeuren van de motorkap. Bij de eerste serie ging de lucht via een spleet tussen een verhoogd deel van de motorkap en de rest.

Oorlogsinzet

Vijf locs werden naar het Midden-Oosten gestuurd. De rest wachtte in het legerkamp Longmoor de invasie af. Tijdens de invasie van Normandië in juni 1944 werden vier locs (geladen op wegvoertuigen) met landingsvaartuigen als eerste geallieerde locomotieven aan land gebracht. Hierbij bevonden zich ook de latere NS 161 en 162. De andere elf reisden minder avontuurlijk in een scheepsruim. Enkele locs werden ingezet in bevrijde Franse havensteden, maar de meeste werden opgeslagen in legerdumps.

Bij de NTM

Een aantal locs kwam met het Britse leger naar Nijmegen. Daarvan maakte er een op 16 februari 1946 een proefrit bij de Westlandsche Stoomtramweg-Maatschappij. De lage snelheid (maximaal 28 km/h) was echter een bezwaar. Spoedig daarna werd deze loc met vier collega's overgenomen door de Nederlandse Tramweg Maatschappij in Friesland. Twee locs reden vanuit depot Drachten goederentrans naar Groningen en Veendam. Vanuit depot Oosterwolde reden twee locs goederentrans van Steenwijk naar Hijkersmilde en Gorredijk. De vijfde stond reserve. De locs behielden hun WD-nummers en kregen geen tramtrekwerk. Bij vervoer van tramwagens moesten koppelwagens gebruikt worden, maar de NTM voerde vooral veel NS-wagens door.

Bij NS

Toen NS in oktober 1947 lijnen en materieel van de NTM overnam, kregen de locs de NS-nummers 161-165. Ondanks deze lage num-



Locomotief van de serie 161-165 met goederentram op de lijn Steenwijk – Hijkersmilde te Oosterwolde met rechts dieselmotorwagen van de serie M2-7; 30 juni 1947. Foto: J. Voerman (148.722).

mers (tussen de Oersikken 102-152 en de Sikkens 201-369) werden de 161-165 niet als locomotoren beschouwd; ze mochten alleen door machinisten bediend worden. De nummers stonden op de bufferbalken en de zijwanden van het machinistenhuis; er waren geen nummerschilden.

NS bracht een doorgaande luchtleiding aan. Dat was alleen om de locs voor onderhoud naar Zwolle te kunnen opzenden. De eenvoudige verlichting voldeed niet aan de NS-normen en er werden lantaarnjizers voor olielampen en sluitlichten aangebracht.

De 163 was bij de overname defect en werd spoedig gesloopt. NS zette vanuit Steenwijk dagelijks twee locs in. In voorspan werd via Frederiksoord en Noordwolde tot Makkinga gereden. Vandaar ging de ene loc met een rangeerdeel via Oosterwolde en Appelscha naar Hijkersmilde, de andere via Donkerbroek, Wijnjeterp, Hemrik en Lippenhuizen naar Gorredijk. Ook werd er wel met een loc voor en een loc achter gereden. De achterste loc kon dan bij aankomst in Makkinga zonder omlopen naar Gorredijk vertrekken. Toen de baan slechter werd, mocht er niet meer in voorspan gereden

worden en reden er vanuit Steenwijk aparte treinen naar Hijkersmilde en Gorredijk. Een derde loc stond in Steenwijk reserve. Er waren dus maar drie locs nodig en in 1951 ging de 161 buiten dienst. Het is nu haast niet meer voor te stellen dat een plaatsje als Hijkersmilde dagelijks door een goederentrein werd aangedaan en dat NS een serie van slechts drie locomotieven aanhield. Op andere ex-NTM-tramlijnen werden andere tractiemiddelen gebruikt, zoals locomotoren van de serie 201-369 op Sneek – Bolsward en Heerenveen – Lemmer.

De overgebleven 162, 164 en 165 werden op 1 februari 1957 buiten dienst gesteld. Ze werden opgevolgd door de 455 en 459 van de nieuwe serie 451-460. Zij waren veel krachtiger (330 versus 153 pk), zwaarder (38 versus 21 ton) en sneller (60 versus 28 km/h) dan de ex-WD-locs en konden een trein beremmen. Hun inzet zou echter maar van korte duur blijken te zijn, want de ex-NTM-lijnen vanuit Steenwijk werden al in 1962 gesloten.

Industrieloocs

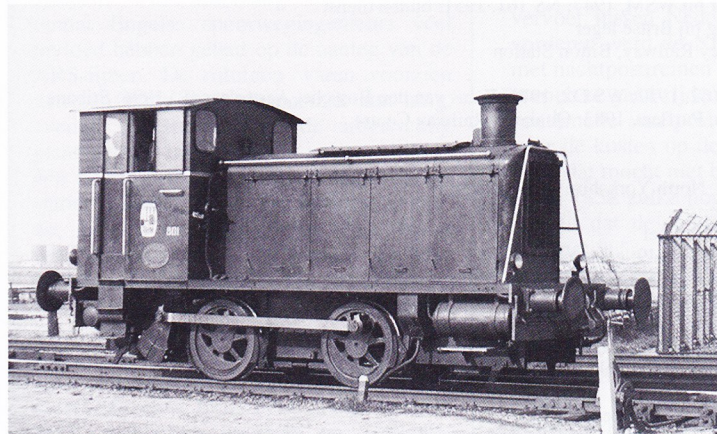
De 165 werd in 1957 verkocht aan Pakhuismeesteren (het tegenwoordige Paktank). Als nr.

801 deed ze dienst op de Vondelingenplaat in Pernis (Sik 269 van de MBS was nr. 800). De 801 was voorzien van een Kromhout-motor (Kromhout bouwde Gardner-motoren in licentie). In 1962 werd ze afgelost door een nieuwe Orenstein & Koppel-dieselloc.

De ex-NS 162 en 164 werden als D2 en D3 in dienst gesteld door de NV Nederlandse Steenkolenmijnen Willem-Sophia te Spekholzerheide. Ze volgden de laatste twee stoomlocs op. D1 was ook een ex-NS-loc (de voormalige acculoc 83), maar was al in 1952 gekomen. Net als bij deze D1 werd het gebogen dak van de 162 afgeplat om voldoende vrije ruimte te krijgen onder de kolensluis en andere mijninstallaties. De 164 kreeg zelfs een geheel andere cabine.

In België

De Willem-Sophia werd in 1970 gesloten. De locs raakten ten prooi aan verval, maar werden alle drie in 1971 gekocht door de Belgische firma Sobemai in Maldegem. De ex-162 en -164 werden doorverkocht aan Frans van den Bossche in Aartselaar. Tot 1981 exploiteerde deze aannemer een vuilstort te Mont St. Guibert bij



Op 25 maart 1961 vertoeft de ex-NS 165 bij Pakhuismeesteren als 801 in Pernis. Onder het nummer 801 is nog steeds de Barclay-fabrieksplaat te zien. Foto: J.W. Sluiter (644.041).



Diesellocs D2 en D3 (ex-NS 162 en 164) in wat verval staat bij de kolenmijn Willem-Sophia te Spekholzerheide in 1971. Repro.

Wavre. Dagelijks reed de NMBS hier vanuit Brussel een trein heen. De open (!) wagens werden overgenomen door de locs van Frans van den Bossche. De ex-NS 162 was een van die locs. Ze werd opgeknapt met onderdelen van de ex-NS 164 (die daarna werd gesloopt), maar de motor liep niet fijn. Voor 1979 keerde de loc daarom terug naar Aartselaar en heeft daar – opvallend oranje geschilderd – circa twintig jaar te koop gestaan.

Stibans

De inmiddels hoog bejaarde heer Van den Bossche heeft enkele jaren geleden zijn bedrijf beëindigd. Hij vatte toen het plan op de ex-NS 162 zelf uiterlijk weer in goede staat te brengen. Het lukte een drietal Stibans-leden daarom pas na veel moeite de loc te verwerven. Eind 1996 werd ze overgebracht naar de Watergraafsmeer.

Na het afkrabben van wat verf kwam het WD-nummer 33 te voorschijn, waarmee onduidelijk bewezen is dat het om de ex-NS 162 gaat*). Vanwege het platte dak, de bufferstempels, de ramen, de verlichting en de oranje kleur is de loc niet geheel meer in originele toestand, maar de totaalindruk is zeer redelijk.

Engelsen gooien zelden iets weg; dus is het niet verwonderlijk dat er aan de overkant van de Noordzee nog collega's bij museumlijnen te vinden zijn, soms rijvaardig. Zover is de nieuwe aanwinst van de Stibans nog niet. De (nog originele!) motor is defect en de wielbanden moeten worden afgedraaid. De eerste prioriteit betreft het roestige uiterlijk. □

Literatuur

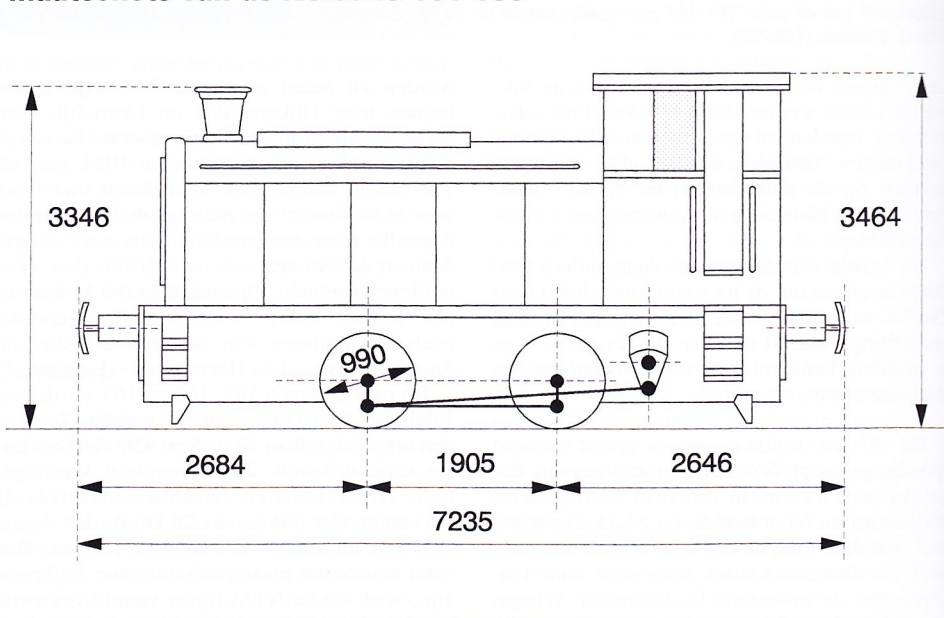
- Spoor- en Tramwegen, nr. 18, 1 september 1955
- R. Tourret, War Department locomotives, 1976
- H.G. Hesselink, Motortrams, 1977
- Diesel Locomotives in Preservation, Industrial Railway Society, 1980
- Otto Dijkstra, Onbekende rangeerlocomotieven van de NS, Railhobby december 1984
- P. de Greeuw, Nederlandse diesellocomotieven in België, OdR 1986-1
- Industrial Locomotives, Industrial Railway Society, 1989
- J.J. Tiedema en J.J. Buikstra, Friesland rond per tram, 1994
- Railmagazine 141, 1997

*) OdR 1986-1, blz. 14 is op dit punt niet correct.



Loc ex-NS 162 op 31 augustus 1985 te koop bij de aannemer Frans van den Bossche te Aartselaar in België. Inmiddels is het gebogen dak bij de mijn Willem-Sophia vervangen door een plat dak. Foto: Pierre de Greeuw.

Maatschets van de NS-serie 161-165



Tekening: archief Willem-Sophia

Levensloop van de War Department diesellocomotieven 70029-70048

WD-nummer	fabrieksnummer	bouwjaar	oorlogsinzet	verdere bestemming
70029	DC 2156	1941	landing; Courseulles	1946: proef bij WSM, 1947: NS 161, 1951: buiten dienst
70030	DC 2157	1941	landing; Bayeux	in 1991 nog bij Britse leger
70031	DC 2158	1941		Avon Valley Railway, Bitton Station
70032	DC 2159	1941	landing; Caen	
70033	DC 2160	1941	landing; Caen	1947: NS 162, 1957: WS D2, 1971: Frans van den Bossche, Aartselaar (B) 1996: Stibans
70034	DC 2161	1941	MEF ²⁾	1947: Esso, Purfleet, 1983: Quainton Railway Centre
70035	DC 2162	1941	MEF ²⁾	
70036	DC 2163	1941	MEF ²⁾	
70037	DC 2164	1941	MEF ²⁾	1947 terug, North Yorkshire Moors Railway
70038	DC 2165	1941	MEF ²⁾	1947 terug
70039	AB 354	1941	Caen	1949: naar Sentinel
70040	AB 355	1941	Caen	1947: NS 163, 1949: gekannibaliseerd
70041	AB 356	1941	Bretteville	1947: NS 164, 1957: WS D3, 1971: Frans van den Bossche, Aartselaar (B), aldaar gesloopt
70042	AB 357	1941	102 Stores ³⁾	in 1991 nog bij Britse leger
70043	AB 358	1941	102 Stores ³⁾	in 1991 nog bij Britse leger
70044	AB 359	1941	102 Stores ³⁾	in 1991 nog bij Nobels Explosives, Annan
70045	AB 360	1942	102 Stores ³⁾	1947: NS 165, 1957: Pakhuismeesteren, 1962: buiten dienst
70046	AB 361	1942	102 Stores ³⁾	
70047	AB 362	1942	102 Stores ³⁾	in 1991 nog bij Britse leger
70048	AB 363	1942	102 Stores ³⁾	

¹⁾ DC: Drewry Car; AB: Andrew Barclay. De diesel- en stoomlocs van AB zijn in verschillende series genummerd.

²⁾ MEF: Middle East Force

³⁾ 102 Transportation Stores in Bayeux