



De restauratie van NS-loc 162 in Blerick is in volle gang. Op 5 april 2008 zit het casco van de hulf weer op zijn plaats. STIBANS-werkgroep NS 162

## Een uniek diesellokje herleeft

### STIBANS restaureert de WD 33 / NS 162

STIBANS-werkgroep NS 162

De STIBANS (Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel) concentreert zich voornamelijk op het behoud van mobiel erfgoed dat niet door andere museumorganisaties bewaard wordt. Ook is er sinds jaar en dag een goede samenwerking met het NSM en staat menig STIBANS-stuk in bruikleen of na overname in Utrecht te pronken. Sinds enige jaren is de stichting tevens in het bezit van ex-NS-loc 162.

**D**e loc, die eigenlijk een diesellocomotief is, oogt qua vormgeving met haar schoorsteen, drijfstangen, spaakwielen en achterstandcabine als een stoomloc en is daarom bijzonder qua vormgeving, maar vooral qua historie.

De NS 162 is van oorsprong een Engelse locomotief, gebouwd voor het militaire War Department (WD). Ze komt uit een serie van twintig, die werd gebouwd door Vulcan Foundry Ltd (in opdracht van Drewry Cars) en Andrew Barclay in 1941. Oorspronkelijk waren ze bedoeld voor rangeerwerk in munitiedeps. In 1944 werden de locs vernummerd in WD 70029 tot en met WD 70048. De omnummering verliep één op één, dat wil zeggen 38 werd 70038. Alleen de 34 werd de 70035, de 35 de 70034. De reden hiervoor is niet duidelijk. De NS 162

is gebouwd als WD 33 met het fabrieksnummer DC 2160 en werd dus later omgenummerd in WD 70033.

#### Een robuust locje

De bediening is uiterst simpel door de luchtgestuurde, maar niet gesynchroniseerde versnellingsbak en binnen een paar minuten aan te leren. In oorlogstijd is dat een must. De locs zijn voorzien van een Gardner-dieselmotor met zes cilinders in lijn. Via een vloeistofkoppeling, versnellingsbak en omkeerinrichting (aandrijving met blinde as) kan de loc in de vierde versnelling maximaal 27,5 km/u rijden.

De locs zijn dan ook niet gebouwd op snelheid, maar vooral op kracht en betrouwbaarheid. Doordat ze vaak werden gebruikt in en bij munitiedeps zijn de schakelaars enorm

robuust en vonkvrij uitgevoerd (*flame proof*). Het starten geschiedde daarom ook door middel van perslucht. Voor de invasie werden vijftien stuks gereserveerd en voorzien van een gewone startmotor, waardoor de luchtstart verviel. Tevens werd de laagspanning van 12 naar 24 volt omgebouwd. De Engelsen brachten tijdens de Tweede Wereldoorlog een aantal van deze War Department-locs mee bij de invasie in juni 1944 in Normandië. Op 11 juni werden de WD 32 en 29 ingeladen in Southampton. Op 14 juni kwam de WD 32 als eerste loc op *Juno Beach* aan land. De loc stond bovenop een grote oplegger, getrokken door een tractor die over het strand kon rijden. De WD 29 volgende er direct achteraan. Op *Utah Beach* arriveerden de WD 30 en 33 ook op deze wijze. Toen de bevrijding van

**WD 32 en 29 worden op 14 juni 1944 aan wal gezet op Juno Beach in Normandië.**  
MoD, Royal Engineers Museum England

Frankrijk vorderde werden de overige elf locs van de serie "gewoon" gelost op kades in de haven van Cherbourg. In Frankrijk zijn de locs vooral gebruikt bij het herstellen van spoorlijnen en het rijden van bevoorradingsstreinen. Ze kwamen steeds verder Europa in naarmate de geallieerden oprukten. Vijf locs werden zelfs toegevoegd aan de Middle East Forces en kwamen tot in Egypte en Syrië! Deze behielden overigens wel hun luchtstart.

Na de oorlog bleek dat er in Nederland vijf exemplaren van deze serie waren achtergebleven. Nadat een testrit voor de WSM (Westlandsche Stoomtram Maatschappij) niet naar tevredenheid verlopen was, werden de locs in 1946 naar Friesland overgebracht en akdaar bij de NTM in dienst gesteld. Ze reden nog geheel in oorlogsuitvoering rond, inclusief het oude WD-nummer. Nadat NS het NTM-materieel had overgenomen, kregen de locs het bekende dieselloco-groen met zwart, rode bufferbalken en hun NS-nummer.

Na enkele jaren werden de locs uitgerust met onder andere een treinrem met doorgaande remleiding. De vaste rangeerlamp voor de schoorsteen werd verwijderd en vervangen door afneembare lampen op de bufferbalken. Tevens verschenen er sluitsel-nijzers op de cabine en huif.



De locs deden voornamelijk dienst vanuit Steenwijk, onder meer in de richting Makkink. Ze reden de dagelijkse goederentreinen. Soms waren die zo lang dat er met twee locs gereden diende te worden. Dat gebeurde dan wel met het nodige vakmanschap, want de machientjes hadden geen stuurstrook of iets van dien aard, waardoor er op elke loc een machinist zat. Met gebaren en signalen werd er dan zo goed of kwaad als dat ging gewerkt. Voor zover be-

kend zijn er geen reizigerstreinen mee gereden. Na aflevering van de nieuw gebouwde Werkspoor-diesellocs serie 451-460 werden de drie nog aanwezige, voormalige WD-locs in 1957 buiten dienst gesteld.

#### Latere omzwervingen

De NS 162 en 164 kwamen dus bij de N.V. Nederlandse Steenkolenmijnen Willem-Sophia terecht en kregen daar respectievelijk de nummers D-2 en D-3. Tijdens het verblijf in

**Gadegeslagen door drie kinderen rijden de NS 162 en 164 op 13 juli 1951 met een goederentrein te Noordwolda. J.J. Overwater**





**De NS 162 op 13 juli 1951 te Donkerbroek.**  
J.J. Overwater

#### Overzicht NS 161-165

**NS 161** (WD 70029): in 1951 buiten dienst gesteld en gesloopt voor onderdelen om de rest in dienst te houden.  
**NS 162** (WD 70033): in 1957 buiten dienst gesteld. Samen met de NS 164 verkocht aan de N.V. Nederlandse Stoomlocomotieven Willem-Sophia.

**NS 163** (WD 70040): in 1949 buiten dienst gesteld en gesloopt. Onduidelijk is of de loc dienst heeft gedaan als NS 163.

**NS 164** (WD 70041): in 1957 buiten dienst gesteld. Samen met de NS 162 verkocht aan de N.V. Nederlandse Stoomlocomotieven Willem-Sophia.

**NS 165** (WD 70045): in 1957 buiten dienst gesteld. Daarna verkocht aan Pakhuusmeesteren en aldaar het nummer 801 gekregen. Volgens het persoonsblad op 20 maart 1962 is de loc op een wachtwagen geladen voor een enkele reis richting sloper...



*In winterse omstandigheden werd de NS 162 met drie wagens vastgelegd. Datum en fotograaf onbekend.*

*De NS 162 bij de firma Van den Bossche, Aartselaar (B), 9 mei 1987. STIBANS-werkgroep NS 162*



Limburg werden de daken aangepast om zo onder de losbunkers door te kunnen rijden. Toen de kolenmijn in 1971 sloot werden de locs verkocht aan de firma Sobemai N.V. in Maldegem (B). Deze verkocht de locs in hetzelfde jaar door aan Van den Bossche in Aartselaar.

De D-3, ex-NS 164, werd vrijwel direct gesloopt en de bruikbare onderdelen voor de D-2 ex-162 gebruikt. De D-2 is vervolgens enige jaren ingezet op een vuilstort te Mont Saint Guibert bij Waver. Na verloop van tijd raakte hij defect en belandde op een kort stukje spoor bij het aannemersbedrijf. Aanvankelijk is nog geprobeerd de machine te verkopen, maar dat is uiteindelijk niet gelukt waardoor de loc bleef staan.

Eind jaren tachtig werd de NS 162 door enige STIBANS-medewerkers herontdekt. De eigenaar had bij navraag echter moeite om afstand van het locje te doen. Na het beëindigen van het bedrijf in 1981 wilde de oude heer Van den Bossche de loc opknappen en als monument voor de deur plaatsen. Na een onderhandelingsperiode van maar liefst twee jaar, waarbij het bedrijf inmiddels op een faillissement afstevende, ging hij toch akkoord met de verkoop aan drie particulieren, die de loc bij de STIBANS onderbrachten. Op 26 november 1996 ging zij per vrachtwagen naar het werkterrein van Nedtrain in de Amsterdamse Watergraafsmeer.

Begin 1997 werd de loc onderzocht op een mogelijk rijvaardig herstel, maar er moest worden geconstateerd dat de firma, Van den Bossche bar weinig aan onderhoud had gedaan. De loc was technisch tot op de (schroef)draad versleten en moest voor een goed herstel volledig uit elkaar worden gehaald. De kostbare Gardner-dieselmotor was ooit vastgelopen en blijkt bij demontage met hulp van mensen van de stichting Keep them Rolling bijna onherstelbaar. Een moeizame tocht naar motor- en locomotiefonderdelen begint. Een ander gegeven was dat de restauratie tegen geringe kosten moest geschieden, omdat de STIBANS nog meer projecten had en heeft lopen. En vanuit historisch oogpunt werd gesteld dat zoveel mogelijk van de originele loc bewaard diende te blijven.



Foto links: Op 7 november 1998 vond in de werkplaats Amsterdam Watergraafmeer de demontage plaats van de NS 162. STIBANS-werkgroep NS 162

Het frame van de NS 162/WD 33 na een conserverende behandeling bij Corus in Beverwijk. Amsterdam Watergraafmeer, 5 februari 2000. STIBANS-werkgroep NS 162



### De lange weg naar herstel

Daar de STIBANS het aan juiste werkplaats-faciliteiten ontbreekt blijkt al gauw dat het uitbesteden van de revisie van grote componenten zoals de motor, versnellingsbak en omkeerinrichting in Nederland onbetaalbaar is. Gelukkig biedt internet dan uitkomst. In Engeland, het land van oorsprong, wordt gezocht en via diverse museumlijnen de Avon Valley Railway (AVR) gevonden in de buurt van Bristol. Deze museumlijn is in het bezit van een tweetal identieke locs, de WD 31 en WD 43, en biedt ons aan te helpen bij het herstel van de grote onderdelen. De kosten worden geschat op een tiende van het bedrag wat in Nederland voor de revisie staat.

De keus is dan snel gemaakt. In 1999 verhuizen de Gardner-motor, versnellingsbak en *final drive* naar Engeland. Door de vrijwilligers van AVR wordt begonnen aan het herstel van de motor. AVR weet een ander defect exemplaar op de kop te tikken en van twee stilstaande kon er nu één werkende gemaakt worden. Dit leidt er toe dat eind 2002 een perfect lopende dieselmotor wordt afgeleverd, die om getest te worden zelfs in de eigen WD 31 belandt.

Via AVR en de diverse spoorse relaties komen veel tekeningen en de nodige documentatie over de bediening boven water. De STIBANS-werkgroep NS 162 heeft onderwijl ook niet stil gezeten en in vele uren de diverse kleine delen van de loc hersteld en gereviseerd. Omdat er geen eigen werkplaats is, wordt er gezwoegd in een aantal oude werkplaatsen die zijn overgenomen van NS. NedTrain biedt gelukkig uitkomst in het van tijd tot tijd beschikbaar stellen van hun werkplaats en faciliteiten voor de wat zwaardere klussen. Voor het herstel- en straalwerk aan het frame komt er onverwacht hulp van de Hoogovens Stoomclub uit IJmuiden. In 2001 koopt een van de werkgroepleden bij het Buckinghamshire Railway Centre in Engeland een tweede, deels gesloopte

loc (ex-WD 34) aan die eerder als onderdelenleverancier werd aangeboden aan de STIBANS. In 2004 krijgt de werkgroep zelf gelegenheid om in Engeland bij AVR enige rijervaring op te doen met de WD-loc van de lijn. In Nederland wordt vervolgens hard gewerkt aan het weer origineel maken van de cabine en overige bovenbouwdelen. Gezamenlijk met de gereviseerde motor, versnellingsbak en compressor komt eind 2005 ook de WD 31 naar Nederland. De AVR heeft de loc niet meer nodig omdat het andere exemplaar beter is. In de voormalige werkplaats van NS te Blerick, die inmiddels door de STIBANS betrokken is, begint nu de echte wederopbouw van de NS 162. De motor wordt uit de WD 31 gehaald en tijdelijk opgeslagen. Het frame van de NS 162 staat op diploories, waarna de cabine erop gezet kan worden. Daarna komen de vele leidingen die op en aan de loc horen. Van de WD 31 verdwijnen nog enige nuttige onderdelen om later in de NS 162 te worden hergebruikt. Het enthousiasme van de werkgroepleden gaat zelfs zover dat onderdelen mee naar huis gaan, die bij de verschillende werkgevers "gesponsord tussendoor" worden behandeld en vervolgens weer naar Blerick komen. De revisie van de omkeerinrichting is bij dit schrijven afgerond, waardoor dit essentiële onderdeel binnen afzienbare termijn terug in Nederland mag worden verwacht.

### De huidige stand van zaken

Met behulp van de SGB te Goes worden op dit moment de assen behandeld. Met name de glijlagers en slijtplaten vormen nog een groot struikelblok, zowel in technisch als financieel opzicht. Gelukkig wordt er op het gebied van revisie van museaal spoorwagematerieel door de verschillende spoorverenigingen samengewerkt. Zo heeft onder andere de werkplaats van de SHM al diverse malen een bijdrage geleverd aan de revisie van de NS 162.

Op een gegeven moment was plukloc WD 31 zover gedomonteerd, dat het kale karkas de STIBANS-werkgroep 162 eigenlijk alleen nog maar in de weg stond. Doordat er nog meer onderdelen "over bleven" bleek dat je er eigenlijk weer een locomotief van zou kunnen samenstellen. Weliswaar zonder motor, maar wel van buiten af gezien compleet ogend. Daar in Nederlandse oorlogsmusea weinig aandacht bestaat voor de enorme bijdrage van het spoor tijdens Tweede Wereldoorlog ontstond de gedachte de WD-restanten te schenken aan een oorlogsmuseum.

Door de werkgroep is er toen contact opgenomen met het Liberty Park (voormalig Oorlogs- en Verzetsmuseum) te Overloon. Op het aanbod om de verzameling over te nemen en zo een spoorwegmonument samen te kunnen stellen ging men graag in. De onderdelen zijn daartoe in september

De cabine-bovenbouw van de WD 34 na terugkomst van de straler. Amsterdam, 23 augustus 2005. STIBANS-werkleden NS 162





**In de loods te Blerick wordt weer hard gewerkt om de NS 162/WD 33 te completeren. De foto toont de stand van zaken op 12 december 2007. STIBANS-werkgroep NS 162**



**De gereviseerde Gardner 6L3-dieselmotor klaar voor inbouw in de NS 162. Blerick, 13 oktober 2007. STIBANS-werkgroep NS 162**

2007 naar Overloon gebracht. Daar zal de opbouw plaats gaan vinden, uiteraard in samenwerking met de STIBANS-werkgroep NS 162. Wanneer de lok in Overloon aan het publiek tentoongesteld kan worden is op dit ogenblik nog niet bekend. De verwachting is de STIBANS-loc in 2009 volledig af te kunnen bouwen en zo mogelijk

de eerste proefritten te houden. Aangezien het hier geen hoofdlijnmachine betreft zult u de loc in de toekomst niet op NS-lijnen aantreffen. De NS 162 zal na de restauratie Blerick als thuisbasis hebben, maar bij gelegenheid op locatie gaan rijden. Waar de loc zeker te zien zal zijn is bij de SHM tussen Hoorn en Medemblik. Zoals u weet heeft

men daar prachtig gerestaureerd NTM- en NS-goederenmaterieel rijden en hebben wij vanaf het begin van onze restauratie een goede band met de SHM opgebouwd. Later zal de loc wellicht ook te zien zijn bij andere museumspoorlijnen in Nederland. En wie weet gaan we wel eens een keer terug naar de AVR in Engeland als dank, want zonder hun hulp was deze loc anders waarschijnlijk niet zo grondig hersteld. Weer de Noordzee over, wat vele locs van deze serie al meer dan eens gedaan hebben, en daarmee een traditie hoog houdend. Met het einde van het project NS 162 in zicht kijkt de werkgroep al uit naar een volgend bijpassend restauratieobject, namelijk het herstel van een in 2006 verworven oorlogsgoederenwagen van het type CHAW. De werkgroep is op voorhand op zoek naar onderdelen of een compleet onderstel, maar zeker ook naar constructietekeningen van dit wagentype. Reacties en eventuele bijdragen in wat voor vorm dan ook zien we graag tegemoet. □



**De door een werkgroep lid van de STIBANS aangekochte WD 34 wordt op 10 maart 2001 afgeladen op het emplacement Amsterdam Watergraafsmeer. STIBANS-werkgroep NS 162**

**Na de WD 34 kwam op 25 november 2005 ook de WD 31 naar Nederland. De foto toont de aankomst in Blerick. STIBANS-werkgroep NS 162**



Naast de enorme inzet van onze vrijwilligers kunnen wij natuurlijk niet zonder de steun van eerder genoemde organisaties, maar ook bedrijven zoals de firma Winder uit Alkmaar die veel van onze transporten verzorgde, de Radiatorenfabriek Alkmaar die eerder volledig nieuwe radiatoren leverde en de firma Ages te Venlo die belangeloos een vorkheftruck ter beschikking heeft gesteld. Behalve deze bijdragen vormt de afbouw van het project nog ongeveer 15.000 euro.

De bodem van ons STIBANS-NS 162 fonds is inmiddels in zicht en daarom hopen wij op een gulle bijdrage van uw zijde. Help mee deze unieke loc weer op de baan te brengen! Uw bijdrage kunt u storten op gironummer 4370419 t.n.v. Stibans NS 162 te 's-Heerenberg. Als u aanvullingen heeft, meer informatie wenst of op een andere manier hulp kunt bieden, stuur dan een e-mail naar: ns-162@isonsproject.nl Mocht u meer willen weten over dit bijzondere project of het nader willen volgen, dan verwijzen wij u door naar onze eigen internet-site [www.werkgroep-162.nl](http://www.werkgroep-162.nl).