



Eelco Storm

Buitenlandse  
locs bij de  
Nederlandse  
Spoorwegen  
1945–1958

stoom-  
tractie  
van de  
weder-  
opbouw



Buitenlandse  
locs bij de  
Nederlandse  
Spoorwegen  
1945 – 1958

**stoom-**  
**tractie**  
van de  
weder-  
opbouw



627

50-1680УК

№ 4903

0.3  
1947

# Inhoud

---

<b>Voorwoord</b>	6
------------------	---

---

<b>1 Wat van ver komt...</b>	8
De transporten van de Zwitserse en Zweedse locomotieven	

---

<b>2 Zwitserse precisie</b>	34
De Zwitserse tweedehandsjes	

---

<b>3 Zweeds design</b>	64
De Zweedse sneltrein- en goederentreinlocomotieven	

---

<b>4 Duitse degelijkheid</b>	104
De achtergebleven locomotieven van de Deutsche Reichsbahn	

---

<b>5 Britse soberheid</b>	130
De locomotieven van het War Department	

---

<b>6 Wat er nog rest</b>	158
--------------------------	-----

---

<b>Literatuur</b>	175
-------------------	-----

---

<b>Colofon</b>	176
----------------	-----

Toen in mei 1945 na vijf oorlogsjaren de rook begon op te trekken, werd langzaam duidelijk hoezeer Nederland door de oorlog getroffen was. Steden lagen in puin, een groot deel van de infrastructuur was vernield, bruggen waren opgeblazen en delen van Nederland stonden onder water.

Bij een eerste inventarisatie van het spoorwagematerieel moest de NS<sup>1</sup> vaststellen dat er maar weinig bruikbaar materieel voorhanden was. Veel locomotieven waren in de laatste oorlogsmaanden onklaar gemaakt door zogenoemde Sprengkommando's, die locomotieven voorzagen van springladingen in de cilinders of vuurkisten en daarna de loc opbliezen om deze zo voor langere tijd buiten gebruik te stellen of rijp voor de sloop te maken.

Ook bleek veel materieel over de oostgrens te zijn verdwenen. In de meeste gevallen werd dit weer vrij snel teruggevonden in de Amerikaanse, Britse en Franse sectoren. Maar het materieel dat in de Russische sector, en soms nog verder oostwaarts, werd teruggevonden, keerde in verreweg de meeste gevallen niet terug naar Nederland. De Sovjet-Unie beschouwde dit als krijgsbuit. Dat ze vooral de locomotieven nauwelijks gebruikt hebben, een enkele uitzondering daargelaten, deed daar weinig aan af.

De spoorwegen zagen zich dus geconfronteerd met een zwaar gehavend materieelpark en stond voor een moeilijke keuze: doorgaan met de stoomtractie en het verouderde reizigersmaterieel en op een later tijdstip moderniseren, of de reeds voor de oorlog ingezette modernisering en elektrificatie grootscheeps doorzetten.

# Voorwoord

De NS koos voor het laatste en begon in de wederopbouwperiode met een grootscheepse modernisering van het spoor. In iets meer dan tien jaar tijd lukte het de Spoorwegen om de oude, inefficiënte en dure stoomlocomotieven en het oude houten reizigersmaterieel uit te faseren en te vervangen door gloednieuw, modern elektrisch en diesel-elektrisch materieel.

Maar voor het zover was, waren de Spoorwegen nog wel genoodzaakt een groot aantal stoomlocomotieven aan te schaffen om de eerste nood te lenigen. In totaal kocht, ruilde en confisqueerde NS tussen 1944 en 1950 meer dan 500 stoomlocomotieven om het getroffen locomotiefpark aan te vullen.

Deze locomotieven vervulden een niet geringe rol, niet alleen in de wederopbouw van het spoor maar ook in de wederopbouw van de Nederlandse economie. In andere publicaties worden de meeste van deze werkpaarden doorgaans vooral beschouwd als buitenbeentjes in het locomotiefpark, hoewel twee series buitenlands materieel het tot het einde van de stoomtractie in januari 1958 hebben volgehouden.

Om recht te doen aan deze locomotieven vond ik het gepast uitgebreid stil te staan bij het materieel uit Duitsland, Zwitserland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk dat de Spoorwegen in deze periode heeft geholpen alles letterlijk weer op de rails te krijgen. Het laatste hoofdstuk staat ten slotte stil bij wat er nog rest van deze 'wederopbouwstoom' en waar dit te vinden is.

Een woord van dank wil ik graag uitspreken naar Kees van de Meene, die opnieuw bereid was mij enkele van zijn kleurenopnames ter beschikking te stellen. Veel dank ben ik ook verschuldigd aan Carel van Gestel die met eindeloos geduld een groot aantal foto's heeft bewerkt zodat deze nog beter tot hun recht komen. Paul Henken bedank ik voor het zeer nauwgezet lezen van de proefdrukken, wat mij behoorde voor feitelijke onjuistheden en het maken van verkeerde observaties. Ik wil ook graag de zogenoemde online community bedanken die mij geholpen heeft onbekende foto's te vinden en die mij steeds hielp met antwoorden op lastige vragen. Met name wil ik op dit gebied de modelspoorwebsite Beneluxspoor bedanken en de Facebookgroep 'Oude NS Treinen'. De kennis die op die plekken verzameld is, mag niet onderschat worden.

Tot slot een woord van dank aan mijn vrouw Johanne, die mij de rust en ruimte gaf dit boek af te ronden, en aan allen die mij hun foto's ter beschikking hebben gesteld en er zo voor zorgden dat dit boek kon worden tot wat u nu in handen heeft.

*Eelco Storm*

Nørresundby, november 2024

---

<sup>1</sup> NS: Nederlandse Spoorwegen, ook kortweg aangeduid als 'de Spoorwegen'. Het was van 1938 tot 1994 als staatsbedrijf eigenaar en enige gebruiker van de spoorwegen, het spoomaterieel en de stations in Nederland.



No. 3518



# 1

## Wat van ver komt...

### De transporten van de Zwitserse en Zweedse locomotieven

Toen in de loop van 1943/1944 duidelijk werd dat de oorlog niet lang meer kon duren, begon de Nederlandse regering in ballingschap steeds meer naar de toekomst te kijken: hoe een bevrijd Nederland weer op poten te zetten.

Een belangrijke factor in die toekomstplannen waren de spoorwegen. Een spoorwegbedrijf dat zo snel mogelijk weer operationeel was, zou van wezenlijk belang zijn voor de wederopbouw van Nederland. Maar de getallen die de regering in Londen kreeg aangaande het aantal bruikbare locomotieven, boden weinig hoop op een goed functionerend naoorlogs spoorwegbedrijf.

Het was dus zaak het getroffen locomotiefpark aan te vullen met nieuwe locomotieven. Een van de eerste mogelijkheden die zich voor deed om dat voor elkaar te krijgen, was de aankoop van tweedehands locomotieven in Zwitserland. Dat land had een aantal stoomlocomotieven als strategische reserve terzijde staan. Toen de oorlog zo goed als voorbij was, kon deze strategische reserve worden verkocht.

De onderhandelingen hierover leidden ertoe dat de Nederlandsche Spoorwegen via het ministerie van Verkeer en Waterstaat 42 tweedehands locomotieven tegemoet kon zien.

Op hetzelfde moment dat Zwitserland gevraagd werd of men daar enkele locomotieven kon verwerven, bestelde het ministerie van Verkeer en Waterstaat vijftig locomotieven bij de Zweedse fabrikant van spoorwegmaterieel

Nohab in Trollhättan, die zo snel mogelijk na de bevrijding geleverd moesten worden.

Om een lang ontwerpproces voor twee typen nieuwe locomotieven over te slaan, koos Nohab ervoor twee series locomotieven, die vijftien jaar eerder door de fabriek voor twee verschillende Zweedse spoorwegmaatschappijen werden gebouwd, te kopiëren.

Om in Nederland te komen, moest het nieuw verworven Zwitserse materieel vanuit Zwitserland door Frankrijk en België naar Nederland rijden, een reis van ongeveer twee dagen. Het Zweedse materieel zou in eerste instantie per schip vanuit Trollhättan naar Nederland komen, maar gebrek aan beschikbare scheepsruimte zorgde ervoor dat deze locomotieven uiteindelijk via Malmö en Kopenhagen door Denemarken en Duitsland in Nederland aankwamen.

Van de transporten uit Zwitserland zijn fotografische verslagen bekend, enkele personen die meereisden van Zwitserland naar Nederland hebben hun avonturen op foto vastgelegd tijdens stops in Zwitserland, Frankrijk, België en Nederland.

Ook van de transporten van de Zweedse locs zijn enkele foto's gemaakt, maar alleen van een korte stop in Kopenhagen voor de reis naar Nederland verder ging. Hoewel deze foto's helaas niet heel scherp zijn, is vanwege hun historische waarde toch besloten deze foto's op te nemen in dit hoofdstuk.

---

Het frame van een toekomstige NS 4000 hangt boven de wielen van de loc. De drijfwielen hadden een diameter van 1890mm en rustten niet, zoals gebruikelijk bij Nederlandse locomotieven in glijlagers, maar in rollagers van de Zweedse fabrikant SKF. Deze rollagers zorgden ervoor dat deze locomotieven met minimale inspanning al in beweging konden worden gebracht. Bij een perspresentatie van de net in Nederland aangekomen 4000'ers, kregen de aanwezige journalisten de mogelijkheid zelf te ontdekken hoe makkelijk het verplaatsen van een loc op rollagers was. Slechts acht journalisten waren nodig om de loc in beweging te krijgen. De SKF rollagers

waren niet onbekend in Nederland, ze werden onder andere gebruikt bij de gestroomlijnde treinstellen die gebouwd werden in de jaren dertig. De serie NS 4000 zou oorspronkelijk de nummers ZS1 - ZS15 krijgen, maar in tegenstelling tot de locomotieven van de serie 4700, hebben de 4000'ers nooit nummerplaten naar Zweeds model gekregen. De bewaard gebleven nummerplaten van de serie NS 4000 laten een interessante eigenaardigheid zien. Op de plek waar de 4 zit, is te zien dat daar oorspronkelijk een 3 heeft gezeten. Deze is weggefreest en daar overheen is een los gegoten 4 vastgezet. Waarom dit gebeurd is, is niet duidelijk.

Foto Nohab | collectie Innovatum





---

Locomotief NS 4705. De bouw is afgerond en de machine is klaar voor het nemen van proefritten op het terrein van Nohab. De foto laat een interessante eigenaardigheid zien qua nummering. De locomotief heeft al het juiste NS-nummer op de bufferbalk, maar is nog voorzien van een nummerplaat naar Zweeds model (rond in plaats van ovaal zoals bij NS gebruikelijk was) met het nummer ZG5. 'ZG' stond voor 'zware goederentreinlocomotief' en maakte deel uit van een

onjuiste nummering van deze locomotieven die in eerste instantie ZG1 tot ZG35 als nummers kregen. Dat is nog voor aflevering door Nohab aangepast. De NS 4705 was de een na laatste die over zee naar Nederland zou komen. De eerste zes locomotieven van deze serie werden verscheept van Trollhättan naar Rotterdam, maar door gebrek aan scheepsruimte werden alle overige locomotieven via Malmö en Kopenhagen over het spoor naar Nederland vervoerd.

---

Een internationaal onderonsje in depot Fijenoord op 21 september 1949. De uit Zwitserland afkomstige NS 3505 staat hier naast de van oorsprong Britse NS 5042. Zowel links als rechts zijn nog twee andere locomotieven die NS van het War Department kocht, te herkennen aan de tender (links) en de ketel en rookkast (rechts). De NS 3505 zou in 1951 afgevoerd worden, een jaar later

verdwenen ook de laatste locomotieven van de serie NS 5000 naar de sloper. Geheel rechts staat NS 1622, de laatste locomotief van deze serie. Een jaar na het nemen van deze foto, viel ook het doek voor deze locomotief. Met haar bouwjaar van 1892 is het ook de oudste locomotief op deze foto.

---

Foto J.J. Overwater | collectie Stichting NVBS Railverzamelingen









---

Locomotief NS 4725 vertrekt op 28 mei 1957 uit Haanrade met een korte goederentrein. Op de achtergrond is een berg met puin uit een kolenmijn te zien. Deze grote bergen mijnafval waren jarenlang kenmerkend voor het Limburgse landschap.

---

Foto Kees van de Meene

---

Locomotief NS 4007 staat met voorspanlocomotief NS 3742 op 2 februari 1953 in 's Hertogenbosch klaar om een trein, bestaande uit het nieuwste turkooizen reizigersmaterieel, verder te rijden, nadat deze trein door de NS 1223 vanuit Maastricht naar 's Hertogenbosch is gereden. De NS 4007 zou in 1953 worden afgevoerd. Op het moment van deze foto was de NS 4007 gestationeerd in depot Utrecht.

De NS 3742 hield het nog wat langer uit en zou in 1957 naar de sloper verdwijnen. De loc heeft op de foto een tender afkomstig van een afgevoerde loc uit de serie NS 5000, een zogenaamde Austeritytender. De serie 3700 werd voorzien van deze tenders als de oorspronkelijke tender werd afgevoerd. Ook twee 3900'en hebben een dergelijke tender gehad.

---

Foto J. Lub | collectie Stichting nvbs Railverzamelingen







---

Op 7 augustus 1956 rolt de NS 4732 met een korte goederentrein het station Schaesberg binnen, onderweg van Haanrade naar Susteren. In Susteren bevond zich een groot emplacement dat werd gebruikt voor het samenstellen van kolentransporten. Kolentransporten vanuit alle mijnen kwamen samen op het grote emplacement, waar NS het transport overnam en ervoor zorgde dat de lange kolentreinen naar diverse

bestemmingen in Nederland vertrokken. De locomotief is voorzien van een rookkastdeur van een locomotief van de serie 4300 of 5000. De loc ziet er goed onderhouden uit. In tegenstelling tot de oudere NS-stoomlocomotieven, die in de laatste jaren van hun bestaan vaak een dofte uitstraling hadden en weinig meer onderhouden werden, zagen de 4700'ers en doorgaans goed verzorgd uit.



---

NS 4402 rangeert te Gouda op 28 augustus 1957. Op de achtergrond is het markante seinhuis te zien, dat over de sporen heen gebouwd was.

---

Foto Kees van de Meene

---

Geen stad in Nederland is symbolischer voor de wederopbouw na de oorlog dan Rotterdam. Op deze foto komen twee symbolen van de wederopbouw treffend samen. Locomotief NS 4455, afkomstig van het War Department, rijdt richting de restanten van station Delftsche Poort, dat bij het bombardement van 14 mei 1940 zwaar getroffen werd. Enkele jaren later werd station Delftsche Poort vervangen door een gloednieuw Centraal Station, ontworpen door Sybold van Ravesteyn.

Op de achtergrond wordt druk gebouwd aan het nieuwe Rotterdam. Het gebouw dat centraal op de foto staat, bestaat vandaag de dag nog steeds en ligt aan de Delftsestraat/Schiestraat.

Locomotief NS 4455 stond begin jaren vijftig op de nominatie naar Zweden verkocht te worden, maar dat ging uiteindelijk niet door. De loc werd in mei 1954 afgevoerd.

---

Foto C.M. Tholens | collectie Rotterdams Archief



# Colofon

---

## UITGAVE

WBOOKS | Zwolle  
info@wbooks.com  
www.wbooks.com

## TEKST

Eelco Storm

## TEKSTREDACTIE

Harry Konijnenbelt

## ONTWERP

Erlend Schenk | BUROGRAPHIC

## OVER DE AUTEUR

Eelco Storm woont in Denemarken. Van jongs af aan is hij geïnteresseerd in het spoor en met name het Nederlandse spoor in de jaren vijftig. Hij schreef eerder *De laatste stoomlocomotief* en publiceerde diverse artikelen in spoorwegtijdschriften.

---

## DANK AAN

Patrik Alexandersson  
Leo Boer  
Lieneke de Boer  
Erich van Dee  
Marc van Deventer  
Carel van Gestel  
Paul Henken  
Vivian Kleyn  
Maarten de Landmeter  
Erwin Merkestijn  
Jaap Nieweg  
Johan Siirak  
Erwin Voorhaar  
Wytze Wijbenga

© 2024 WBOOKS Zwolle | de auteur

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2024.

ISBN 978 94 625 8673 4

NUR 680