

	<p>SPOREN NAAR ANTWERPEN-ZUID</p> <p>=====</p> <p>STUDIE OVER HET VROEGERE STATION ANTWERPEN-ZUID, DE VERDWENEN EN DE NIET-GEREALISEERDE SPOORLIJNEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN</p> <p><i>Paul Jacops & Jef Van Olmen</i></p>	
---	---	---

HET LOCOMOTIEFDEPOT ANTWERPEN-ZUID

**B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN DIE IN ANTWERPEN-ZUID
GESTATIONEERD WAREN**

*Research: Paul Jacops en Jef Van Olmen
Redactie: Jef Van Olmen*

B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID

Overzicht van de locomotieftypes

Het locomotiefdepot werd in spoorwegterminologie als FNSD aangeduid. Deze telegrafische afkorting stond ook op de locomotieven die in het depot van Antwerpen-Zuid gestationeerd waren.

Er is weinig geweten over de locomotieven die er gestationeerd waren vóór en in de Eerste Wereldoorlog. Er is wel veel detailinformatie bekend over de ingezette locomotieven vanaf 1922 tot in 1956, het jaar waarin het

depot gesloten werd. Behalve voor enkele jaren in de Tweede Wereldoorlog kennen we voor elk jaar en voor elk locomotieftype het aantal inzetdagen (plandagen) in de beurtregelingen.

Van veel in Antwerpen-Zuid gestationeerde locomotieven kennen we de nummers. Ze zijn opgenomen in een apart hoofdstuk.

In Antwerpen-Zuid waren **vijf categorieën van stoomlocomotieven** gestationeerd:

- locomotieven met afzonderlijke tender voor reizigerstreinen over langere afstanden: semi-directe en directe treinen naar en vanuit Brussel, Dendermonde, Gent, ... Die locs werden ook ingezet voor het slepen van lokale reizigerstreinen;
- locomotieven met afzonderlijke tender voor het slepen van goederentreinen;
- locomotieven met afzonderlijke tender voor gemengde diensten, die geschikt waren voor het slepen van reizigerstreinen en (lichte) goederentreinen;

- tenderlocomotieven voor lichte reizigerstreinen, lokale goederentreinen, bedieningstreinen en rangeringen;
- tenderlocomotieven die enkel ingezet werden in de rangeerdienst op de Scheldekaaien, in de rangeerstations Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Kiel, in de installaties van Petroleum-Zuid of voor het slepen van lokale goederentreinen en bedieningstreinen naar en van de industriebedrijven in Hoboken, Hemiksem, enz.

Op het einde van de Tweede Wereldoorlog en kort erna waren in Antwerpen-Zuid ook **rangeerdiesel locomotieven** van Amerikaanse en Britse origine gestationeerd.

B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID

Periode vóór de Eerste Wereldoorlog

Volgens bepaalde bronnen waren er voor de oorlog locomotieven van de volgende types aanwezig: 2, 2bis, 11, 15, 23 (het latere type 53), 25, 25bis, 28, 29, 32 (het latere type 44) en 51. Ook goederentreinlocs van de

vroegere Grand Central Belge (uit de reeks 350-355) zouden vanuit FNSD ingezet geweest zijn, vermoedelijk op de verbinding naar Gladbach (D) via de fortelijns en de IJzeren Rijn.

Periode na de Eerste Wereldoorlog (vanaf 1922) tot de Tweede Wereldoorlog

Vanaf 1922 (of vroeger) tot begin 1927 waren in Antwerpen-Zuid verschillende locomotieven type 18 gestationeerd. Die werden ingezet voor het slepen van reizigerstreinen over langere afstanden van en naar Antwerpen-Zuid. Nadien verdwenen ze voor enkele jaren uit het bestand van FNSD. Hun rol werd overgenomen door locs van andere stelplaatsen.

In 1922 en 1923 verbleven er ook enkele locomotieven type 32, het latere type 44, in Antwerpen-Zuid. Ze werden ingezet in de reizigersdienst.

In de periode van 1927 tot 1931 waren er opnieuw locomotieven voor reizigerstreinen over langere afstanden aanwezig in FNSD, nl. locomotieven type 8, 9, 13 en (opnieuw) type 18. Vooral het verblijf van de locomotieven type 13 valt op. Het betrof de twee zware tenderlocs nr. 4701 en nr. 4702 van de Belgische Staatsspoorwegen. Ze waren gebouwd door Tubize in 1913, maar werden reeds in maart 1931 uit de materieelinventaris van de NMBS geschrapt.

In het najaar van 1931 verscheen het type 66 op het toneel in FNSD. Deze locs bleven tot in 1942 op post in Antwerpen-Zuid om er reizigerstreinen over langere afstanden te slepen, hoewel in hun takenpakket ook de tractie van enkele lokale reizigerstreinen voorkwam.

De meeste reizigerstreinen op de spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen waren lokale stoptreinen (omnibustreinen). Deze werden meestal gesleept door tenderlocomotieven van de types 4, 11, 15S (het latere type 16), 96 en 97. De oude locomotieven type 4 waren vermoedelijk al van kort na de Eerste Wereldoorlog actief tot in 1922. Omdat ze niet meer voldeden, werden ze vervangen door locomotieven type 15S / 16. In FNSD waren ze actief van 1922 (of vroeger) tot in 1932.

De treinen werden steeds zwaarder, zodat het type 15S vanaf 1929 op zijn beurt gedeeltelijk vervangen werd door het type 97. Dit loctype was tot in 1936 in FNSD gestationeerd. Deze machines bleken echter té krachtig voor de beoogde taken. Men kon ze beter elders benutten, bv. op meer hellingrijke lijnen in Wallonië. Vanaf het najaar van 1936 werden ze dan ook vervangen door lichtere tenderlocs type 96. Deze machines bleven in FNSD op post tot in 1940.

Opvallend is ook de aanwezigheid van machines type 11 in het locomotievenpark van FNSD in de periode 1928 – 1941. Deze kleine tenderlocomotieven werden enkel ingezet voor het slepen van lichte, korte stoptreinen. Eén machine was jarenlang gestationeerd in de standplaats Boom (een ‘aanhorigheid’ van het depot Antwerpen-Zuid).

HET LOCOMOTIEFDEPOT ANTWERPEN-ZUID**B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID**

In 1922 waren nog oude goederentreinlocomotieven type 25/25bis in Antwerpen-Zuid gestationeerd. Hun taken werden overgenomen door machines van het type 32 (het latere type 44), die slechts kort te FNSD aanwezig waren, én door de types 71, 72 en mogelijk ook enkele locs type 73. Deze ex-Pruisische G7-locs waren vanaf 1922 (of reeds vroeger) tot in 1942 actief in Antwerpen-Zuid, met een korte onderbreking in de eerste helft van de jaren dertig.

In de jaren twintig maakten ook enkele machines van de types 74 en 75 deel uit van het locomotievenpark van FNSD. In 1928 doken de eerste goederentreinlocomotieven type 81 op in Antwerpen-Zuid. In de jaren dertig waren het vooral deze locomotieven die door FNSD in de goederendienst werden ingezet. De locs moesten in 1941 verplicht 'uitgeleend' worden aan het Duitse Rijk.

Uiteraard waren in FNSD ook rangeerlocomotieven gestationeerd. Van 1922 tot in 1940 waren er drie types aanwezig: 51, 23 (later type 53) en 52 (latere type 58). Ze stonden in voor het rangeerwerk op de Scheldekaaien, in de rangeerstations Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Kiel en voor de bediening van de goederenkoer en industriële aansluitingssporen van Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Kiel. Ze sleepten ook lokale bedieningstreinen op de lijn naar Boom, de 'fortenlijn' en de 'lijn van Waarloos'.

Wanneer we het aantal inzetdagen in de beurtregelingen nader bekijken, merken we op dat er in de periode van 1922 – 1930 gemiddeld 44

locomotieven nodig waren om alle diensten uit te voeren. Een vijftal locs voor reizigerstreinen, zeven tenderlocomotieven voor lokale reizigerstreinen, veertien goederentreinlocomotieven en achttien rangeerlocomotieven.

Van 1931 tot de Tweede Wereldoorlog daalde dit gemiddelde tot een 30-tal: vier tot vijf reizigerstreinlocomotieven, vijf tenderlocs voor lokale reizigerstreinen, acht goederentreinlocomotieven en twaalf tot dertien rangeerlocomotieven. Een daling van meer dan 30 % vergeleken met de jaren twintig.

Deze sterke daling van het aantal inzetdagen en dus van het aantal benodigde locomotieven manifesteerde zich vooral bij de goederentreinen en de rangeerlocomotieven. Een verklaring is de sterke daling van het havenverkeer door de grote economische crisis van de jaren dertig. Ongetwijfeld waren in de jaren dertig in Antwerpen-Zuid vele locomotieven werkloos.

Bovendien was men reeds vóór de Tweede Wereldoorlog begonnen met de bouw van nieuwe dokken en haveninstallaties ten noorden van Antwerpen. Hierdoor verschoven de havenactiviteiten geleidelijk van het zuidelijke naar het noordelijke deel van de haven. Het toenmalige rangeerstation Austruweel en daarna het nieuwe en moderne rangeerstation Antwerpen-Noord (oorspronkelijk aangeduid als 'Vormingsstation Wilmarsdonk') kregen meer goederentreinen te verwerken dan de rangeerstations Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Kiel.

HET LOCOMOTIEFDEPOT ANTWERPEN-ZUID**B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID****Tweede Wereldoorlog**

Tijdens de eerste oorlogsjaren verdwenen de ex-Pruisische 'Wapenstilstandslocomotieven / Locomotives Armistice' van de types 71/72, 81 en 96 uit het bestand van Antwerpen-Zuid.

Het waren locomotieven die Duitsland aan België had moeten afstaan conform het Wapenstilstandsverdrag van 1918. Ze moesten in de Tweede Wereldoorlog verplicht 'uitgeleend' worden aan het Duitse Rijk.

De eveneens ex-Pruisische 66'ers bleven echter in België, maar werden door FNSD tijdens de oorlog afgestaan aan andere stelplaatsen. Ter

vervanging van de verdwenen machines muteerden locomotieven type 15, type 40 en type 44 naar Antwerpen-Zuid.

Door een tekort aan trekkrachten kwamen er ook enkele locs van de spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen naar Antwerpen-Zuid. Bij de NMBS kregen sommige van deze machines 'op papier' nummers in de reeks 79xx, later 80xx. Er waren ook enkele Franse 'Pershing'-locomotieven van de SNCF tijdelijk in FNSD gestationeerd (NMBS-type 2, ook type 3 en 3bis). Bij de rangeerlocomotieven verdween het type 51. Het rangeerwerk werd tijdens de oorlog verricht door locomotieven type 53 en type 58.

Periode kort na de Tweede Wereldoorlog

Na de bevrijding bleven de vermelde locomotieftypes in dienst in Antwerpen-Zuid, maar het park werd stevig uitgebreid met 'Austerity'-oorlogslocomotieven van het Britse War Department, de WD-locomotieven.

Deze machines stonden samen met Amerikaanse machines S160 van het United States Army Transportation Corps (USATC) van het depot Antwerpen-Dam tijdens het laatste halfjaar van de oorlog in voor de bevoorrading van de geallieerde legers. Vele honderden treinen met brandstof, munitie, voedsel en allerlei militaire goederen vertrokken vanuit de Antwerpse haven. Eerst naar bestemmingen nabij het front in het oosten van België, daarna ook naar bestemmingen in Nederland en Duitsland.

In Antwerpen-Zuid waren ook Britse en Amerikaanse rangeerlocomotieven gestationeerd, waaronder ook enkele WD-diesellocomotieven en Amerikaanse USATC-rangeerdiesels.

Na het einde van de oorlog huurde de NMBS voor een vrij korte periode enkele reeksen van Britse en Amerikaanse machines, die o.a. werden ingezet vanuit Antwerpen-Zuid. Ze hadden zelfs 'op papier' een NMBS-typeaanduiding (types 210, 280, 600 en 281). De Britse rangeerdiesels van Antwerpen-Zuid werden later door de NMBS aangekocht (type 230, daarna 231).

Na de beëindiging van de vijandelijkheden en de sterke daling van het militaire vervoer, stonden in Antwerpen-Zuid in 1945 en 1946 tientallen Britse en Amerikaanse oorlogslocomotieven terzijde. In afwachting van hun terugkeer naar Groot-Brittannië of verkoop aan spoorwegmaatschappijen of grote industrie- en mijnbedrijven met een eigen spoorwegnet.

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen.

B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID

Periode na de Tweede Wereldoorlog tot 1956

Na de oorlog vonden veel mutaties plaats tussen NMBS-depots. Waarschijnlijk ging het bij sommige locomotieven slechts om administratieve mutaties van machines die terzijde stonden in afwachting van een herstelling of een beslissing over hun toekomstige inzet. Enkele types 15 verlieten Antwerpen-Zuid, terwijl er machines type 41 in de plaats kwamen om daar de meeste 44'ers te vervangen. Die werden op hun beurt aan andere depots toegewezen. Een aantal rangeerloos type 53 en type 58 muteerde van FNSD naar andere depots, alsook de in Antwerpen-Zuid gestationeerde locomotieven van de Mechelen-Terneuzen. Een aantal uit Duitsland teruggekeerde 'Wapenstilstandslocomotieven' type 81 verscheen terug op het toneel in Antwerpen-Zuid. Van het najaar 1945 tot het voorjaar 1947 waren ook enkele locomotieven type 93 in FNSD aanwezig.

Tot in 1951 bleven er locomotieven type 15 in FNSD actief, met een korte onderbreking in 1948. Ze werden gedeeltelijk vervangen door machines van het type 16 die na twintig jaar afwezigheid weer in Antwerpen-Zuid verbleven. Ook het type 96 was (in 1951 en 1952) nog even in FNSD actief. De machines type 40 verdwenen na de oorlog gedurende enkele jaren, maar verschenen weer op het toneel van eind 1952 tot in 1954. De machines type 44 werden dan weer vervangen door locomotieven type 41, tot ook dit type in 1954 verdween.

Voor de goederentreindienst waren in de hele periode locomotieven type 81 beschikbaar, hoewel er ook wel lichte goederentreinen gesleept werden door machines type 40 en 41. Voor de rangeerdienst werd gedurende de hele periode een beroep gedaan op machines type 58. Het type 58, voorheen 52, was overigens tussen 1922 (en wellicht nog vroeger) en 1956 doorlopend gestationeerd in FNSD!

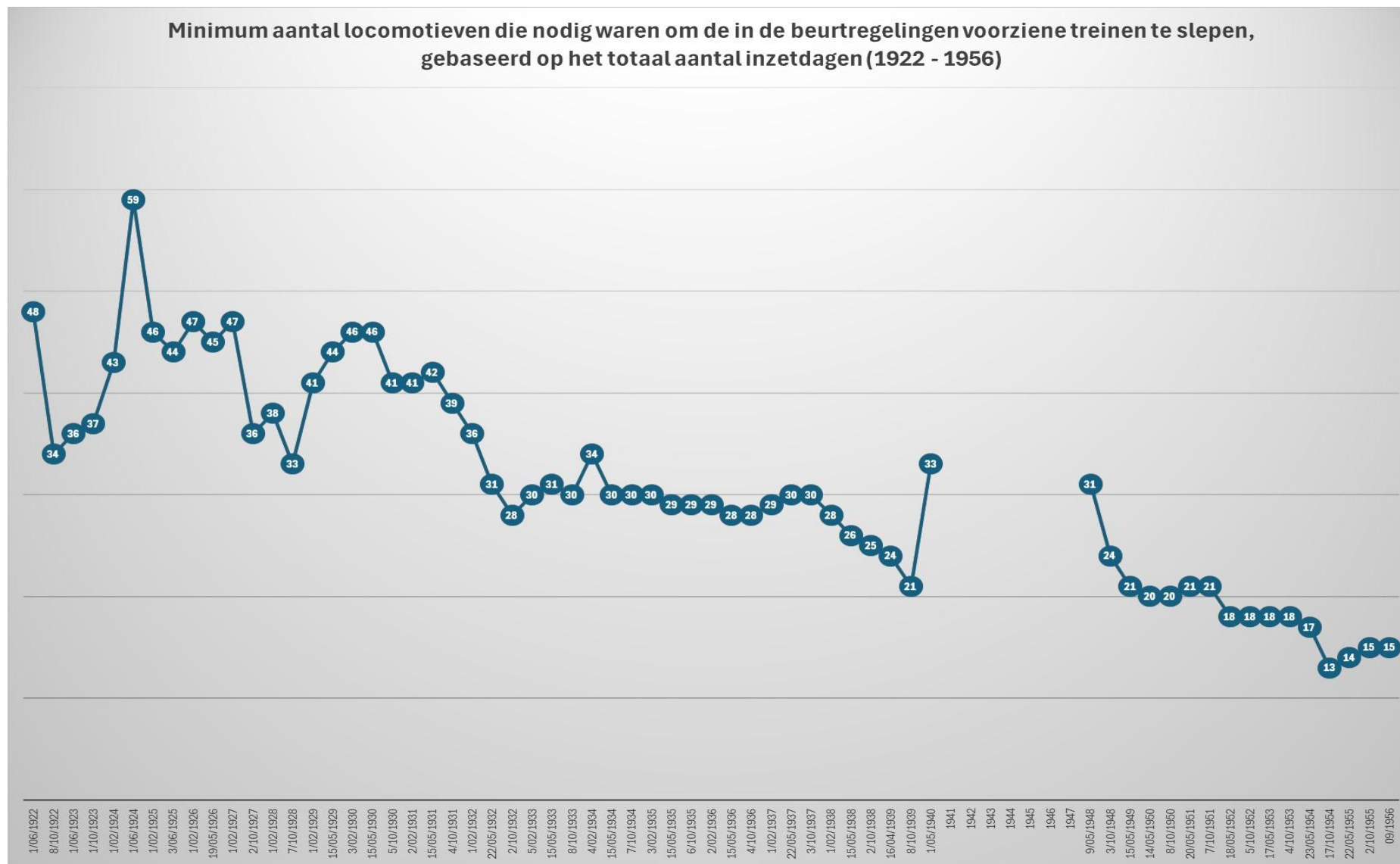
Het type 53 was in de naoorlogse periode enkel kort na de oorlog en daarna nog van 1954 tot 1956 actief in Antwerpen-Zuid. Van 1947 tot 1955

waren er rangeerloos type 57 gestationeerd. Tot slot moet ook de aanwezigheid, tot in 1952, van enkele rangeerdiesels (ex-War Department, NMBS type 230, daarna 231) vermeld worden. Blijkbaar werden ze vooral ingezet voor het rangeerwerk op de terreinen van Petroleum-Zuid.

Het totaal aantal inzetdagen van de locomotieven van Antwerpen-Zuid daalde in de naoorlogse periode sterk. In 1956 bedroeg dat slechts vijftien, de helft van wat in de beurtregelingen in 1948 gepland was. De daling was het gevolg van het schrappen van de meeste reizigerstreinen op de spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen aan het begin van de jaren vijftig én de daling van het goederenverkeer door de verdere ontwikkeling van de haven ten noorden van Antwerpen. Die daling was al merkbaar vóór de Tweede Wereldoorlog: nieuwe sluizen en dokken, ontwikkeling van havengebonden industrie, ... Vooral de geleidelijke verschuiving van de petroleuminstallaties naar het noorden (rond het Marshalldok) had een grote impact. Vanuit 'Petroleum Zuid' vertrokken in de eerste jaren na de oorlog nog veel treinen met petroleumproducten en kwamen er nog veel lege treinen aan, maar dat aantal verminderde sterk in de eerste helft van de jaren vijftig.

Op 30 september 1956 werd het depot Antwerpen-Zuid gesloten. De meeste nog overgebleven locomotieven muteerden naar het depot Berchem. De locomotieven type 81 van Antwerpen-Zuid werden voortaan in een planreeks van vier dagen ingezet vanuit Berchem. De treinen vertrokken nog altijd vanuit Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Kiel waardoor er steeds losse locomotieven moesten pendelen tussen het depot van Berchem en Antwerpen-Zuid / Antwerpen-Kiel. Hoewel ze officieel tot het locomotievenbestand van het depot Berchem behoorden, werden ook de types 53, 57 en 58 nadien verder ingezet voor het rangeerwerk in Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Kiel en Boom.

B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID



Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen.

HET LOCOMOTIEFDEPOT ANTWERPEN-ZUID**B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID**

De **bovenstaande grafiek** toont de evolutie van het aantal inzetdagen in de geplande inzetreeksen (beurtregelingen) van de locomotieven tussen 1922 en 1956. **Het aantal inzetdagen geeft het aantal locomotieven per type weer dat minimaal moest beschikbaar zijn om de treindienst uit te voeren.** De gegevens over de inzetdagen in de oorlogsjaren en de eerste naoorlogse jaren zijn niet vermeld omdat ze niet beschikbaar of onvolledig zijn.

Het werkelijke aantal locomotieven dat in het depot gestationeerd was, lag minstens 20 % hoger omdat er machines waren die niet dagelijks ingezet werden. Het betrof locomotieven die een middelgrote of grote herstelling moesten ondergaan, reservelocomotieven, 'in park' (terzijde) gestelde locomotieven, enz.

In de Antwerpse depots Antwerpen-Dam en Antwerpen-Zuid lag het werkelijke aantal locs nog hoger, waarschijnlijk omdat veel 'facultatieve' treinen moesten worden gesleept.

Die reden enkel voor de aan- en afvoer van goederen naar/van de haven, afhankelijk van de evolutie van het maritieme verkeer. Normaal werd in de inzetreeksen nochtans wel rekening gehouden met een aantal 'F'-treinen.

Het schema op de volgende blz. toont een overzicht van de locomotieftypes in Antwerpen-Zuid in de periode 1922 – 1956. In het schema zijn geen locomotiefaantallen vermeld.

In het hoofdstuk E van dit deel van de studie vind je de gedetailleerde resultaten van een onderzoek naar de locomotieven die in Antwerpen-Zuid gestationeerd waren en het minimum aantal locomotieven dat nodig was om de treinen te slepen die in de beurtregelingen gepland waren. Voor zover ze konden worden teruggevonden, zijn ook alle individuele nummers vermeld van locomotieven die in de loop der jaren deel uitmaakten van het locomotievenbestand van FNSD.

Types van locomotieven, gestationeerd in Antwerpen-Zuid (1922 – 1956)

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen.

B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID

Locotypes	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	
t 4																																				
t 8																																				
t 9																																				
t 11																																				
t 13																																				
t 15																																				
t 155 (16)																																				
t 18																																				
t 25 / 25bis																																				
t 40																																				
t 32S (41)																																				
t 32 (44)																																				
t 51																																				
t 23 (53)																																				
t 52 (58)																																				
t 57																																				
t 66 (S6)																																				
t 71 / 72 / 73 (G7)																																				
t 74 / 75 (G5)																																				
t 81 (G8.1)																																				
t 93 (T9.3)																																				
t 96 (T12)																																				
t 97 (T14)																																				
79 / 80 (MT)																																				
Pershing (SNCF) (t 2)																																				
WD 1E (t 210)																																				
WD 1D (t 280)																																				
WD Ct (t 600)																																				
WD Diesel (t 230 / 231)																																				
USATC S160 (t 281)																																				
USATC Diesel																																				

Studie over het vroegere station Antwerpen-Zuid, de verdwenen en de niet gerealiseerde spoorlijnen ten zuiden van Antwerpen.

B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID

Lijst van de types van locomotieven die in de loop der jaren in Antwerpen-Zuid gestationeerd waren	
GCB	goederentreinlocomotieven van de vroegere Grand Central Belge (vóór WO I), nrs. 350-353, asindeling D
Type 2 en 2bis:	reizigerstreinlocomotieven (vóór WO I), asindeling C en 1B
Type 2, 3 en 3bis:	(tijdens WO II): goederentreinlocomotieven, asindeling 1D (type 'Pershing', SNCF 140B/C/G)
Type 4:	tenderlocomotieven voor reizigerstreinen, asindeling 1C1
Type 8:	reizigerstreinlocomotieven, asindeling 2C
Type 9:	reizigerstreinlocomotieven, asindeling 2C
Type 11:	tenderlocomotieven voor reizigerstreinen en lokale goederentreinen, asindeling C
Type 13:	tenderlocomotieven voor reizigerstreinen, asindeling 2C2
Type 15:	tenderlocomotieven voor reizigerstreinen, asindeling 2B1
Type 15S:	zie type 16 (nieuwe nummering 1931)
Type 16:	tenderlocomotieven voor reizigerstreinen, asindeling 2B1
Type 18:	reizigerstreinlocomotieven, asindeling 2B
Type 22:	zie type 57 (nieuwe nummering 1931)
Type 23:	zie type 53 (nieuwe nummering 1931)
Types 25 en 25bis:	goederentreinlocomotieven, asindeling C
Types 28 en 29:	goederentreinlocomotieven, asindeling C
Type 32:	zie type 44 (nieuwe nummering 1931)
Type 32S:	zie type 41 (nieuwe nummering 1931)
Type 40:	(ex-ROD): locomotieven voor gemengde diensten, asindeling 2C
Type 41:	(oorspronkelijk type 32S): locomotieven voor gemengde diensten, asindeling C
Type 44:	(oorspronkelijk type 32): locomotieven voor gemengde diensten, asindeling C
Types 71, 72 en 73:	(ex-KPEV G7.1, G7.2 en G7.3): goederentreinlocomotieven, asindeling D
Type 51:	tenderlocomotieven voor rangeringen en lokale goederentreinen, asindeling C
Type 52:	zie type 58 (nieuwe nummering 1931)
Type 53:	(oorspronkelijk type 23): tenderlocomotieven voor rangeringen en lokale goederentreinen, asindeling D
Type 57:	(ex-ROD, oorspronkelijk type 22): tenderlocomotieven voor rangeringen en lokale goederentreinen, asindeling 1C1
Type 58:	(ex-ROD, oorspronkelijk type 52): tenderlocomotieven voor rangeringen en lokale goederentreinen, asindeling C
Type 66:	(ex-KPEV S6): reizigerstreinlocomotieven, asindeling 2B
Types 74 en 75:	(ex-KPEV G5, diverse varianten): goederentreinlocomotieven, asindeling 1C
Type 79/80	(tijdens WO II): goederentreinlocomotieven, afkomstig van de maatschappij Mechelen – Terneuzen, asindeling C
Type 81:	(ex-KPEV G8.1): goederentreinlocomotieven, asindeling D
Type 93:	(ex-KPEV T9.3): tenderlocomotieven voor lichte reizigerstreinen, lokale goederentreinen en rangeringen, asindeling 1C
Type 96:	(ex-KPEV T12): tenderlocomotieven voor reizigerstreinen, asindeling 1C
Type 97:	(ex-KPEV T14): tenderlocomotieven voor reizigerstreinen, asindeling 1D1

B. OVERZICHT VAN DE TYPES VAN LOCOMOTIEVEN, GESTATIONEERD IN HET DEPOT ANTWERPEN-ZUID

Lijst van de types van locomotieven die in de loop der jaren in Antwerpen-Zuid gestationeerd waren (vervolg)	
Types 210, 280 en 600:	(op het einde van en kort na WO II): locomotieven van het Britse War Department, asindeling 1E, 1D en C
Type 230/231:	(op het einde van en na WO II): rangeerdiesellocomotieven van het Britse War Department, later aangekocht door de NMBS (type 230, daarna 231, asindeling C)
Type 281:	(op het einde van en kort na WO II): locomotieven van het United States Army Transportation Corps, asindeling 1D (ter vervollediging: er waren ook USATC-rangeerlocomotieven, asindeling Ct, type 601, actief in België, o.a. in Antwerpen-Dam, maar niet in Antwerpen-Zuid)
USATC Diesel	(op het einde van en kort na WO II): rangeerdiesellocomotieven van het United States Army Transportation Corps, 44 ton 'drop cab' diesel switcher, asindeling BB

Opmerkingen bij de bovenstaande lijst:

- Ex-KPEV: locomotieven van de vroegere Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung die door het Wapenstilstandsverdrag van november 1918 (niet door het Verdrag van Versailles !) aan de Belgische Staat werden toegewezen; Duitsland moest zo snel mogelijk een grote hoeveelheid spoorwegmaterieel, wegvoertuigen, enz. afstaan aan de geallieerden zodat het niet meer in staat zou zijn om de oorlog te hervatten; voor België ging het ook om een soort 'herstelbetaling' voor het in de oorlog vernielde of verdwenen spoorwegmaterieel.
- Ex-ROD: in de USA gebouwde locomotieven van de Railway Operating Division van het Britse leger, die na de Eerste Wereldoorlog door de Belgische Staat waren aangekocht.
- Types 210, 280, 281 en 600: typenummers door de NMBS 'op papier' toegekend aan de Amerikaanse en Britse locomotieven; ze werden nooit aangebracht op de locomotieven zelf.