

1963/10

OP DE RAILS

MAANDBLAD VAN DE NEDERLANDSCHE VEREENIGING VAN
BELANGSTELLENDEN IN HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN



Kolenvervoer in Limburg

In dit nummer: De Zuidlimburgse mijnen en de spoorwegen
Het spoorwegbedrijf der Staatsmijnen in Limburg
De locomotieven der Staatsmijnen
De provisorische Stoomtramweg Heerlen-Hoensbroek

DE ZUIDLIMBURGSE MIJNEN EN DE SPOORWEGEN

De eerste relatie in ons land tussen een steenkolenmijn en een spoorweg ontstond toen in 1845 de Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij werd opgericht en de Staat der Nederlanden de in haar bezit zijnde Domaniale Steenkolenmijn te Kerkrade voor de tijd van 99 jaar aan die maatschappij afstond. De maatschappij verplichtte zich hiermee de mijn op een aan te leggen spoorweg Aken—Maastricht aan te sluiten.

De geschiedenis van de Domaniale Steenkolenmijn gaat terug tot de Middeleeuwen, toen er reeds sprake was van het delven van kolen in het dal van de Worm. Dit geschiedde in open groeven, „koalkoelen” (koolkuilen). Deze mijnbouw was echter slechts van plaatselijke betekenis. Later werden ook dieper gelegen lagen ontgonnen. De abdij Kloosterrade (Rolduc) verleende hiervoor als eigenaar van de grond verschillende kleine mijnconcessies. Nadat de abdij langzamerhand ook de „Kohlgerechtigheit” (kolenrechten) van de niet in haar bezit zijnde gronden tussen de Worm en de Anselderbeek had verkregen, nam ze in 1742 zelf de exploitatie van de mijntjes over. Door technische verbeteringen kwamen deze mijnen tot grote bloei.

Hieraan kwam een einde door de inval van de Fransen, waarbij de bezittingen van de abdij werden geconfisqueerd. Bij het ontstaan van het Vereenigd Koninkrijk kwamen de eigendomsrechten van het gehele kolenveld in 1815 aan de Staat. Ook na 1816, toen de grens tussen Nederland en Pruisen definitief werd vastgesteld en vlak langs Kerkrade kwam te lopen, bleven de kolenrechten van het Pruisische gebied tot de Worm tot de concessie van de Domaniale Mijn behoren.

De verbetering van de verwaarloosde mijn werd snel ter hand genomen. In 1826 werd een nieuwe schacht aangelegd waarbij in 1828 een stoomophaalmachine in gebruik werd genomen.

Deze eerste Nederlandse staatsmijn (echter als domein behorende tot het Ministerie van Financiën) kwam in 1830, doordat Limburg (behalve Maastricht) de zijde van de opstand koos, onder Belgisch beheer. In 1839 werd de mijn weer Nederlands en in de volgende jaren deed de regering pogingen de mijn op een spoorweg aan te sluiten. Ze slaagde hierin zelf niet, doch enige jaren later scheen een oplossing te zijn gevonden door de bovengenoemde overeenkomst met de AM.

De spoorweg Maastricht—Aken van deze maatschappij werd op 23 oktober 1853 in dienst gesteld. Van Richterich tot Aken (station Templerbend) had de AM gemeenschappelijk dubbelspoor met de Königliche Direktion der Aachen—Düsseldorf—Ruhorter Eisenbahn. Samen bezaten zij ook een zijlijn van Kohlscheid naar de mijn „Kämpchen”. De AM traineerde de aanleg van de zijlijn naar haar eigen mijn te Kerkrade, omdat ze de kolen goedkoper per kar naar Aken of Kolscheid kon brengen, waar ze konden worden overgeladen. Pas nadat de exploitatie van de hoofdlijn in 1867 aan de Grand Central Belge was overgegaan en de mede-eigendom van het lijntje naar de mijn te Kohlscheid aan de Bergisch-Märkische Eisenbahn (die intussen in de plaats van de hierboven genoemde KD was gekomen)

was overgedragen, kreeg de AM meer belang bij een spoor aansluiting van de mijn. Op 20 september 1872¹⁾ werd het spoor van Simpelveld naar de Domaniale Steenkolenmijn in gebruik genomen.

In de jaren 1897 en 1898 werd de hoofdspoorweg genaast en was de AM dus uitsluitend mijnmaatschappij geworden. Op 30 juni 1925 richtten de AM en de Steenkolen Handels Vereeniging de Domaniale Mijnmaatschappij op, die op 10 juli mijn en spoorweg overnam. De AM werd toen geïquideerd.

Het overzicht van de ontwikkeling van de mijnen kan nu worden vervolgd met de vermelding van een (kleine) mijn, de Neuprick te Bleijerheide, waarvoor in 1808 concessie was verleend. De exploitatie van deze mijn moest in 1904 wegens wateroverlast worden gestaakt. De schacht werd gedicht.

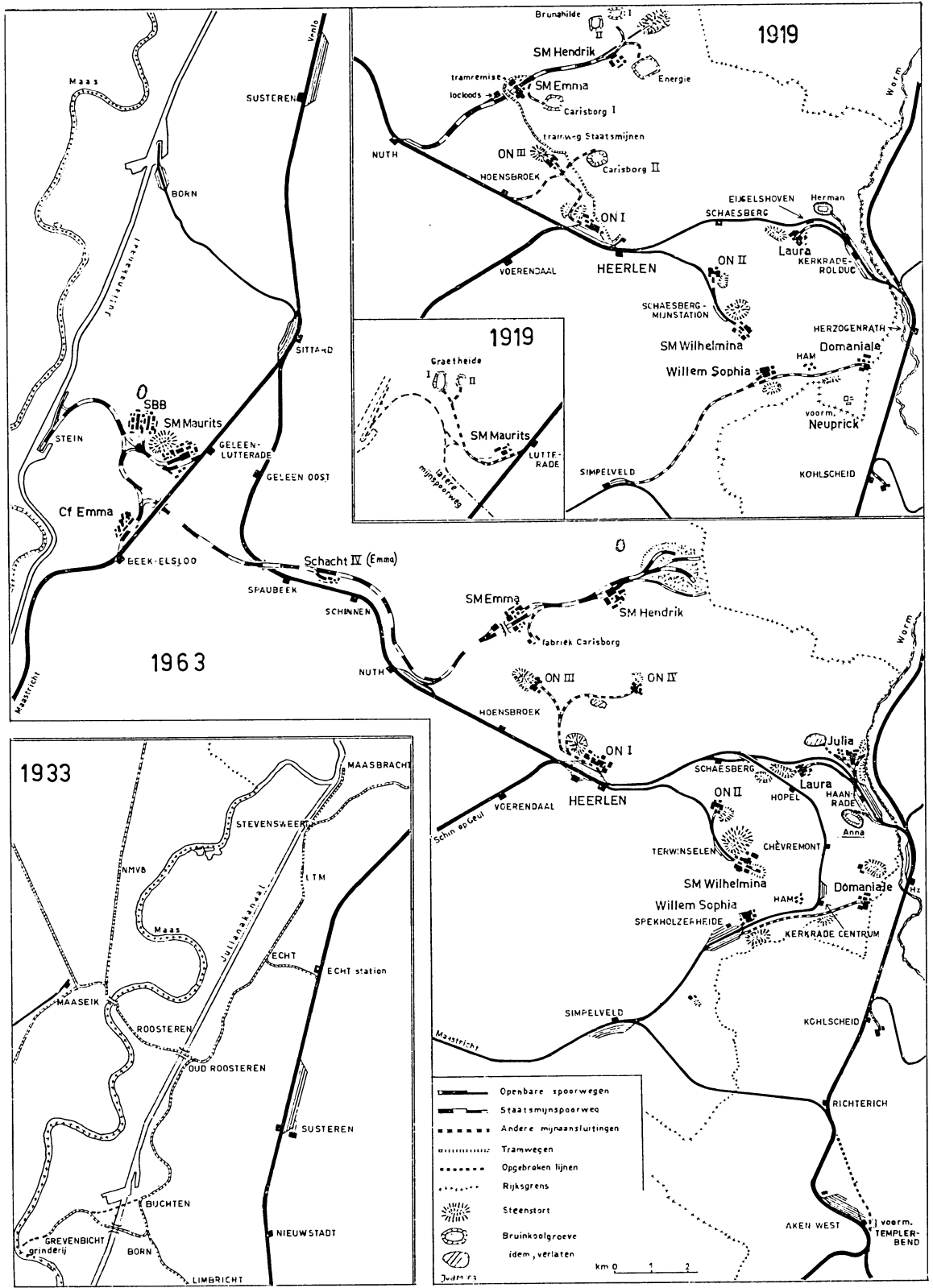
De exploratie van de kolenlagen werd in de tweede helft van de negentiende eeuw krachtig voortgezet. Aan de Bergwerksvereeniging voor Nederland werden in onderscheidenlijk 1860 en 1861 de concessies Willem (Spekholzerheide) en Sophia (Bocholtz) verleend. Het afdiepen van schachten in deze gebieden mislukte echter; eerst door wateroverlast, later door geldgebrek. Een 90 m diepe schacht te Ham werd pas gedicht bij de aanleg van de Miljoenenlijn en is nu onder de spoordijk bedolven. De Belgische S.a. des Charbonages Willem-Sophia nam de concessies over en bracht in 1902 de Mijn Willem-Sophia in exploitatie met de hoofdzetel te Spekholzerheide. Hier kreeg de mijn aansluiting op de spoorweg van de Domaniale Mijn. Later is door de aanleg van de spoorlijn Simpelveld—Kerkrade—Schaesberg een deel van dit mijnspoor vervallen, waarbij de Willem-Sophia direct op het NS-station Spekholzerheide werd aangesloten.

Ook ten noorden van de Domaniale en de Willem-Sophia werden concessies verleend. De meesten vervielen later weer. Alleen in de concessiegebieden Carl, Vereeniging en Laura werd activiteit ontlooid, zoals hierna zal blijken.

De grote stoot tot de ontwikkeling van het mijnwezen werd gegeven door H. L. C. H. Sarolea te Heerlen. Deze was bij de spoorwegaanleg op Java werkzaam geweest. Hij kreeg in 1889 concessie voor een spoorweg Sittard—Herzogenrath en hij verwierf een mijnconcessie (Oranje Nassau) voor een groot gebied (3379 ha) waarin een aantal van de eerder vervallen kleine concessies was opgenomen. Hierdoor is Zuid Limburg voor een al te grote versnippering van de mijnindustrie bevaard gebleven.

Voor de bouw van de spoorweg Sittard—Heerlen—Herzogenrath werd op 24 maart 1891 de Nederlandsche Zuider-Spoorwegmaatschappij opgericht, gevestigd te Maastricht. Sarolea was de directeur van de maatschappij. De lijn werd als lokaalspoorweg aangelegd, iets waarvan men

¹⁾ Deze datum is tevens een correctie op blz. 19 en 72 van het „Beknopt overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegbedrijven” door Ir. J. W. Sluiter (E. J. Brill, Leiden, 1961).



later, toen het vervoer sterk was toegenomen, wel spijt heeft gehad. Op 30 april 1896 werd de spoorweg feestelijk geopend en op 1 mei in gebruik genomen. De exploitatie geschiedde door de SS. Op 1 jan. 1899 nam de SS de spoorweg van de NZS over.

De mijnconcessie Oranje Nassau van Sarolea werd ingebracht in de Maatschappij tot Exploitatie van Limburgsche Steenkolenmijnen die hij samen met de Akense gebroeders Honigmann in 1893 had opgericht. Deze maatschappij begon met de aanleg van de mijn Oranje Nassau I, gelegen te Heerlen, vlak aan de spoorweg. In 1899 werden hier de eerste kolen gewonnen. De spoorwegaansluiting was in 1898 in gebruik genomen.

De maatschappij nam voorts de aan haar gebied grenzende concessie Carl over, welke als Oranje Nassau II in exploitatie werd gebracht. Deze mijnzetel ligt ten zuiden van Schaesberg. De SS legde ten behoeve van deze mijn de spoorweg Heerlen—Schaesberg Mijnstation aan, die op 5 april 1906 in gebruik werd genomen. Op Schaesberg Mijnstation werd in oktober van hetzelfde jaar ook de in aanleg zijnde Staatsmijn Wilhelmina aangesloten. Op 9 juli 1919 werd de stationsnaam Schaesberg Mijnstation gewijzigd in Terwinselen. Behalve voor mijnwerkersvervoer, is de lijn Heerlen—Terwinselen niet voor personenvervoer gebruikt.

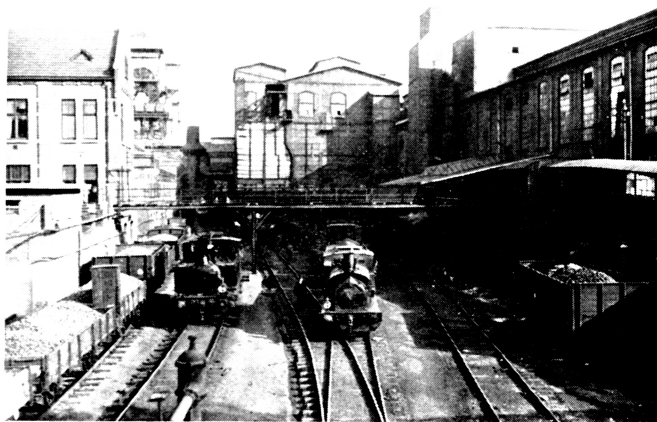
Meer naar het oosten was weer een andere mijnmaatschappij werkzaam. De concessies Vereniging (Eijgelshoven) en Laura (Haanrade) die aanvankelijk aan twee Duitse maatschappijen waren verleend, waren in handen gekomen van de Belgische S.a. des Charbonages réunies Laura & Vereniging. De mijn, Laura genaamd, kwam in 1907 in productie. De zetel is gelegen in Eijgelshoven en deze werd op 10 oktober 1906 aangesloten op het station Kerkrade-Rolduc van de spoorlijn Heerlen—Herzogenrath. Het spoor van de Laura ligt vanaf de voormalige halte Eijgelshoven (in 1909 geopend) naast de spoorlijn.

In verband met een geologische storing die haar concessiegebied doorsnijdt, heeft de Laura & Vereniging in 1926 aan de Duitse grens nog een tweede mijnzetel in bedrijf genomen. Deze, de mijn Julia, werd eveneens op het station Kerkrade-Rolduc aangesloten. De naam van dit station werd op 15 mei 1949 gewijzigd in Haanrade.

Intussen had de regering besloten het resterende deel van het kolenveld van staatswege te ontginnen. Met de wet van 24 juni 1901 werd het Staatsmijnbedrijf gesticht. De eerste mijn, de reeds genoemde Staatsmijn Wilhelmina, werd in het geïsoleerde gebied (de vroegere concessie Ernst) ten zuiden van de Oranje Nassau II aangelegd en in 1906 in productie gebracht.

Nog juist voor het uitbreken van de eerste wereldoorlog kwam de ten noorden van het Oranje-Nassau-gebied gelegen Staatsmijn Emma in bedrijf. Deze bij Hoensbroek gelegen mijnzetel was in 1909 door een eigen spoorweg verbonden met het SS-station Nuth aan de lijn Sittard—Heerlen.

In 1915 werd de mijnspoorweg van de Emma verlengd tot de in aanbouw zijnde Staatsmijn Hendrik te Brunssum. Deze mijn leverde in 1916 de eerste kolen. Achter deze mijn, aan de Duitse



Staatswijn Wilhelmina, links loc 6, rechts de 16 of 17.

Foto NS

grens, is de steenstort van de Hendrik en de Emma, die een grote uitgestrektheid heeft. Het transport van de stenen geschiedt per zelflosser. Op de stort is een waaier van sporen gelegd.

De verlenging van de mijnsproen tot de stort geschiedde in 1922. In 1917 was op Nuth—Emma—Hendrik een tweede spoor gelegd.

In 1908 waren de Duitse belangen van de Oranje-Nassau-mijnen in Franse handen overgegaan. In 1912 begon de maatschappij met de werkzaamheden om het noordelijk deel van haar veld in exploitatie te brengen. De hoofdschacht van de nieuwe mijnzetel, de Oranje-Nassau III bij Heerlerheide, was bij het uitbreken van de oorlog gereed en kon provisorisch in gebruik worden genomen. De bouw van de luchtschacht, 1,5 km oostelijker, moest worden gestaakt. Na de oorlog werd deze schacht als exploitatieschacht afgebouwd en in 1928 als Oranje-Nassau IV in productie gebracht. De ON III en IV werden door een eigen spoorweg met de ON I verbonden. Nabij de ON I is deze spoorweg later omgelegd in verband met een uitbreiding van de steenstort van de ON I.

In 1915 werd met de bouw van de vierde staatsmijn, de Maurits bij Geleen, begonnen. Hiervoor kwam in 1916 te Lutterade een spoorwegaansluiting tot stand. De mijn kwam in 1926 in bedrijf. In 1928 werd het stikstofbindingsbedrijf op het emplacement van de SM Maurits aangesloten.

De kolennood in de eerste wereldoorlog maakte het lonend de bruinkoollagen te gaan exploiteren die op verschillende plaatsen in het mijngebied aan de oppervlakte kwamen.

In de jaren 1917-1919 kwamen op verschillende plaatsen bruinkoolontginningen in bedrijf. De groeven Graetheide I en II te Urmond van de N.V. Exploitatie Louisagroeven waren van 1917 tot jan. 1921 via het raccordement Maurits aangesloten op het emplacement te Lutterade. De groeve Carisborg I van de gelijknamige maat-

schappij te Treebeek had aanvankelijk een smalspoorverbinding met de Staatsmijn Emma. Op 31 mei 1918 werd dit echter in normaalspoor omgezet. De groeve Carisborg II te Heerlerheide van de N.V. Bergerode was sedert 25 maart 1918 door een 2½ km lange spoorweg verbonden met het SS-station Hoensbroek. Deze lijn kruiste de LESM-tramweg en de spoorweg naar de ON III. Een gedeelte van het tracé is later gebruikt voor de lijn naar de ON IV. De N.V. Bergerode exploiteerde voorts nog de groeven Brunahilde I en II ten noorden van de Staatsmijn Hendrik en de groeve Energie ten zuidoosten van de Hendrik. De Brunahilde II en de Energie waren op de staatsmijn Hendrik aangesloten. Nadat deze groeven min of meer waren uitgeput, bracht de N.V. Bergerode onder Eijgelshoven de groeve Herman in exploitatie, die in 1919 op het station Kerkrade-Rolduc werd aangesloten. Deze spoorverbinding werd in 1924 opgenomen in het emplacement van de Julia.

De N.V. Bergerode bezat een vrij groot aantal locomotieven van verschillende spoorwijdte. Hiervan kwamen de nrs. 38 en 39 in 1919 terecht bij de Centrale Limburgsche Spoorweg (Stoomtramweg) Maatschappij, de CLS. De maatschappijen Carisborg en Louisagroeven gebruikten locomotieven van aannemers. Volledigheidshalve noemen we nog de bruinkoolontginning Heemhorst bij Tegelen, die in 1918 van de Geldersche Stoomtramweg-Maatschappij de (eerste) locomotief 18 overnam, nadat deze voor een spoorwijdte van 900 mm geschikt was gemaakt. De Heemhorst had geen spoor aansluiting.

Alleen de Carisborg I is in exploitatie gebleven. Even ten zuiden van de Emma werd in 1923 een brikettenfabriek gebouwd. Deze werd in 1924 op de staatsmijnspoorweg aangesloten. De Carisborg gebruikte later eigen locomotieven. Een hiervan was de voormalige loc 8 van de HTM, die ook nog als A 12 bij de HZH heeft dienst gedaan. Deze locomotief is thans bij de Machinefabriek Breda, die hem in 1906 heeft gebouwd, als museumstuk opgesteld. Bij de Carisborg is thans nog een Cockerilllocomotief in dienst.

In de tweede wereldoorlog kwamen de Energie en de Herman weer in bedrijf. Na de oorlog werd onder Haanrade een groeve in exploitatie

genomen. De laatstbedoelde, de Anna, is op het station Haanrade aangesloten geweest. Nu de groeve Carisborg is uitgeput, wordt de bruinkool per vrachtauto van de Anna naar de brikettenfabriek gebracht.

Aanvankelijk ging het grootste deel van de Limburgse kolen naar Duitsland; in 1900 bedroeg de binnenlandse afzet nog maar 20 %. Het kolenvervoer was dus voor de spoorwegen nog niet van grote betekenis, daar de mijnstations Sijpeld en Kerkrade-Rolduc op korte afstand van de Duitse grens waren gelegen. De afvoer van de kolen richtte zich ook gedeeltelijk op Maastricht Boschpoort, waar de SS een kolentip had aan de Zuid Willemsvaart en waar zich ook de cokesfabriek Hollando-Belge en de brikettenfabriek Vesta bevonden, die beide in 1908 op het emplacement werden aangesloten.

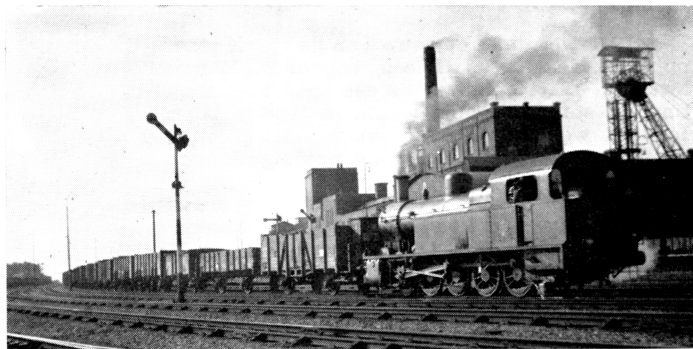
Een sterke toeneming van het kolenvervoer trad op in 1910 toen de mijnen Oranje Nassau II en Wilhelmina in vol bedrijf kwamen. Dit veroorzaakte moeilijkheden bij de exploitatie van de lijn Sittard—Herzogenrath, die als lokaalspoorweg van onvoldoende capaciteit was om het vervoer te kunnen verwerken. Tussen de kolentreinen door moest bovendien een groot mijnwerkersvervoer worden afgewikkeld. Er was een tekort aan kolenwagens en er kwam behoefte aan sterkere locomotieven. Vermeldenswaard is dat het rangeerwerk in Heerlen in die tijd nog met een paard geschiedde.

De modernisering van de lijn werd met voortvarendheid aangepakt. De emplacementen te Heerlen en Kerkrade-Rolduc werden uitgebreid. Het baanvak Sittard—Heerlen werd van een tweede spoor voorzien en van 1 november 1920 af werd dit traject als hoofdspoorweg geëxploiteerd. Ook op andere punten werden verbeteringen aangebracht. In de jaren 1912-1914 werden de 1D1-tenderlocomotieven SS 1101-1140 (NS 6201-6240) afgeleverd, die op de Zuidlimburgse lijnen werden ingezet. Een grote verbetering was de opening van de spoorlijn Weert—Eindhoven op 1 november 1913. Deze ontlastte de lijn naar Venlo van het verkeer naar het westen. Verder werd op 1 november 1914 de lijn Heerlen—Schin op Geul geopend, die Heerlen een directe verbinding met Maastricht gaf (24 km tegen 40 km via de omweg over Sittard). In aansluiting op deze nieuwe lijnen werden de baanvakken Roermond—Sittard—Maastricht en Maastricht—Wijre-Gulpen van een tweede spoor voorzien.

Door de oorlogsomstandigheden viel het kolenvervoer naar Duitsland na 1914 spoedig geheel weg en nam de binnenlandse vraag naar kolen geweldig toe. In 1917 werd het rangeerstation Susteren in dienst gesteld, dat werd belast met het samenstellen van de kolentreinen naar het noorden.

Er werd naar een mogelijkheid gezocht het kolenvervoer naar het noorden ook per schip te doen plaats vinden. In 1919 werd te Grubbenvorst, van waar af de Maas bevaarbaar was, aan de rivier een kolenoverslag ingericht, die aan de spoorweg werd aangesloten. De overslaginrichting is echter niet in bedrijf geweest en in 1925 afgebroken.

Na de oorlog werd het Zuidlimburgse spoorweg-



NS 9502 met kolentrein te Heerlen, in augustus 1938.

Foto 571.063 D

H. G. Hesseling

net nog uitgebreid met een lijn, waarvan van te voren de rendabiliteit al twijfelachtig was, namelijk Schaesberg—Kerkrade—Simpelveld. De regering zette de bouw van deze verbinding door tegen het advies van de SS in. Aanleiding was de aandrang die Kerkrade uitoefende op het verkrijgen van een spoorverbinding, daarbij wijzende op de mogelijkheid de spoorweg van de Domaniale Mijn voor openbaar vervoer in te richten. Verschillende tracés werden onderzocht, onder andere een verbinding Simpelveld—Spekholzerheide—Terwinstelen (men wilde Kerkrade ook met Heerlen verbinden), waarvan Spekholzerheide—Kerkrade een zijlijn zou zijn, hetgeen de exploitatie ingewikkeld, dus kostbaar zou maken. Bij het tracé dat tenslotte is uitgevoerd, verkreeg Kerkrade een station aan de oostelijke helling van de Anselderbeek, tamelijk dicht bij de kom van het dorp.

Het gedeelte Simpelveld—Spekholzerheide van de mijnspoorweg werd van de AM overgenomen, doch ter vermijding van de sterke hellingen, werd de nieuwe verbinding in een ingraving gelegd, die een grootste diepte heeft van 15 m. Tussen Spekholzerheide en Schaesberg kruist de spoorweg enige malen een dal, waarvoor grote ophogingen nodig waren. De grootste, ten zuiden van de stopplaats Hopel, heeft een hoogte van 32 m. Er is dus een enorm grondverzet nodig geweest, waarvoor het Spoorwegbouwbedrijf, dat de werken uitvoerde, een grote hoeveelheid materieel heeft aangeschaft, zoals de drie stoomschoppen die dienst hadden gedaan bij het graafwerk te Arnhem aan de latere Cattepoelseweg en een aantal locomotieven, waaronder de gehele serie 3000 van de NS en enkele machines van de series 1500 en 3100. De grond werd vervoerd met platte wagens en met op oude onderstellen gebouwde houten zelflossers. Mede door de kostbare voorzieningen die nodig waren voor de drainage en door de moeilijkheden die werden veroorzaakt door de „ondermijning” van de bodem, is dit een zeer dure spoorweg geworden; hij kostte meer dan een miljoen per kilometer, hetgeen de lijn de bijnaam „Miljoenenlijn” heeft bezorgd. In juli 1925 was het werk begonnen, op 15 juni 1934 werd de lijn voor goederenvervoer geopend. Te Kerkrade en te Spekholzerheide waren grote emplacements gebouwd; dat te Simpelveld was geheel gewijzigd en uitgebreid. De lijn werd pas op 15 mei 1949 opengesteld voor reizigersverkeer.

Was de aanleg van de Miljoenenlijn voor het kolenvervoer van ondergeschikt belang, in dezelfde periode werden projecten uitgevoerd die het aspect van de afvoer van de mijnprodukten volledig zouden veranderen. Dit zijn de aanleg van het Julianakanaal en de verbinding van de mijnen met de havens daaraan.

De Maas was in Nederland boven Venlo sedert 1860 niet meer bevaarbaar, doordat België vanaf dat jaar voor de irrigatie van de Kempen grote hoeveelheden water aan de Maas onttrok. Maastricht was van het noorden uit bereikbaar via de Zuid Willemsvaart, die echter slechts bevaarbaar is voor schepen tot 500 ton en die 22 sluizen heeft en bovendien ten dele over Belgisch gebied loopt. Van Maastricht naar het zuiden had men een kanaal naar Luik, ook slechts geschikt voor kleine schepen. Van Luik af is de Maas



NS stoomloc 4716 in vol bedrijf te Eijgelshoven; 18-4-57

Foto 692.365 A

J. G. C. van de Meene

weer bevaarbaar gemaakt door een stuw te Visé.

Voor het vervoer van kolen en andere industrieprodukten bestond er dus behoefte aan een vaarweg van Zuid Limburg naar het noorden, geschikt voor schepen van 2000 ton. In 1915 werd besloten tot kanalisatie van de Maas van Grave tot Maasbracht en tot het graven van het Maas-Waalkanaal. De bevaarbaarmaking van de Maas boven Maasbracht zou, omdat hij hier grensrivier is, in samenwerking met België moeten geschieden. De onderhandelingen hierover mislukten (de positie van Antwerpen als haven was hierbij in het geding), waarna Nederland in 1920 besloot tot de aanleg van het Julianakanaal van Maasbracht naar Maastricht. Dit was bovendien een betere oplossing omdat in de Maas boven Maasbracht wegens het grote verhang, een groot aantal stuwten met sluis gebouwd had moeten worden. Het Julianakanaal telt slechts vier sluizen. België ging ook zijn eigen gang en verbond Antwerpen met Luik door het Albertkanaal.

De Maaskanaliserwerken waren voltooid op 5 oktober 1929, het Maas-Waalkanaal een jaar

eerder. In afwachting van de totstandkoming van het Julianakanaal, waarvan de aanleg in 1925 was begonnen, werd in de haven van Maasbracht een tijdelijke overslaginrichting gemaakt, zodat de mijnen reeds direct van de Maaskanalisation konden profiteren. Maasbracht werd door een zijlijntje aangesloten op de tramlijn Roosteren—Roermond van de Limburgsche Tramweg-Maatschappij, die te Echt verbinding had met de NS. Op 30 november kwam te Maasbracht een kolentip in bedrijf, die door de Rijkswaterstaat werd geëxploiteerd, nadat onderhandelingen met de LTM over de exploitatie waren mislukt. Ook een particulier bedrijf sloeg vanaf 8 november 1928 met een grijperkraan kolen over. Later stelde dit bedrijf ook een tip op.

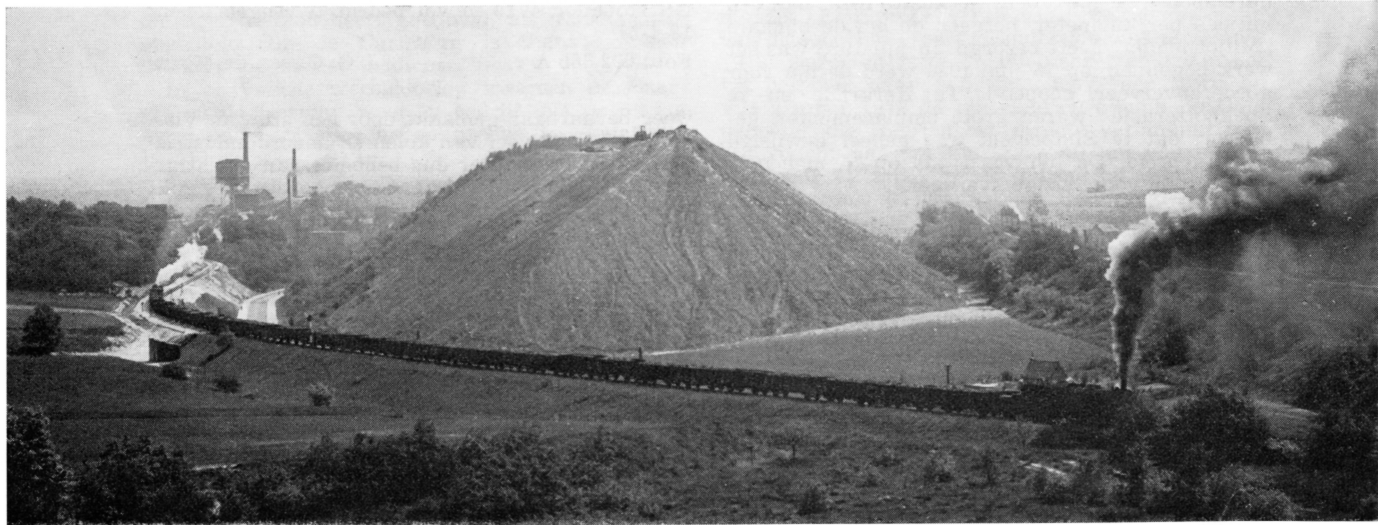
Aanvankelijk belemmerden de hoge tarieven van de LTM de ontplooiing van dit vervoer. In juli 1929 verlaagde de LTM de tarieven, waarna het kolenvoer sterk toenam. In de jaren 1932-1934 werd over deze verbinding jaarlijks 1,5 miljoen ton kolen vervoerd, een hoeveelheid, even groot als die welke de SS in de moeilijke jaren 1910-1914 over de Limburgse lijnen vervoerde.

De LTM bracht in 1930 op het traject Echt—Stevensweert (waar de lijn naar Maasbracht aftakte) een elektrische seininrichting aan. In 1932 schafte de LTM voor het kolenvoer een zware locomotief (nr. 53) aan. Door dit grote vervoer verbeterde de financiële positie van de LTM aanzienlijk. De NS zag de gang van zaken echter met lede ogen aan. Het kolenvoer per spoor naar het noorden viel immers vrijwel geheel weg, nu daarvoor het vervoer per schip in de plaats kwam. Wel kon niet worden ontkend dat de te betalen vracht voor het vervoer te water veel lager was dan die voor vervoer per spoor, doch de NS stelde daartegenover dat de kosten van de waterverbinding ten laste van de gemeenschap kwam, terwijl de spoorwegen hun eigen ijzeren weg moesten betalen.

Op 13 juli 1935 kwam aan de kolenoverslag te Maasbracht, die zoals gezegd als tijdelijk was bedoeld, een einde. En hiermede waren de goede jaren voor de LTM ook voorbij, hoewel ze in 1931 de lijn Sittard—Buchten had geopend, waarmee ze kon verwachten dat te zijner tijd het kolenvoer naar de toen in aanleg zijnde haven te Born aan het Julianakanaal ook in haar handen zou komen.

Intussen was er echter veel gebeurd. In 1927 werd de onteigening ten algemene nutte uitgesproken ten behoeve van een staatsmijnspoorwegverbinding van Nuth naar de mijn Maurits. Deze lijn zou vooral van belang zijn voor de afvoer van de kolen van de Emma en de Hendrik naar de cokesovens van de Maurits. Tegen deze spoorweg, die voor een groot deel parallel loopt met de spoorweg van de NS, was in de Kamer wel enig verzet, doch de Minister meende dat de NS de mijnen niet de bewegingsvrijheid en de voordelen konden bieden, welke verbonden zijn aan een eigen spoorweg. Op 21 december 1931 werd deze spoorweg, voorlopig enkelsporig, in gebruik genomen.

In 1931 volgde echter een wetsvoorstel tot onteigening ten behoeve van een lijn die de mijn ON III met Nuth zou verbinden en korte tijd later werd een soortgelijk voorstel ingediend voor een lijn van de mijn Maurits naar een aan te leggen haven te Stein aan het Julianakanaal. Hiermee dreigde het kolenvoer van de zes mijnen, Maurits, Emma, Hendrik, ON I, III en IV naar het Julianakanaal geheel buiten de NS om te zullen gaan, waarbij in Zuid Limburg een tweede spoorwegnet zou worden geschapen, waarop nog andere industrieën zouden kunnen worden aangesloten. Reitsma noemde deze situatie in „Spooren Tramwegen” een „verkeerseeconomisch monster” en wees erop dat een spoorlijn die de Oranje Nassamijnen met de Staatsmijnspoorweg zou verbinden, tot nadeel van de NS en tot voor-



Trein 7626 van Haanrade naar Susteren wordt getrokken door een loc 4700 (rechts) en tussen Haanrade en Schaesberg opgedrukt door loc 4716 (links). Geheel rechts de lijn Schaesberg—Simpelveld, Links de Mijn Laura. Schaesberg, 28-5-57
Foto 692.368 A

J. G. C. van de Meene



SM-loc 155 met bakkentrein bij Hoensbroek;
29-12-62

Foto 644.054 C

J. W. Sluiter

deel van het buitenlandse particuliere kapitaal dat in de ON-mijnen is gestoken, nooit „ten algemene nutte” zou kunnen zijn.

Deze verbinding is er ten slotte niet gekomen, onder meer omdat de NS de mijnen een zeer laag tarief voor het vervoer naar Born aanboden. Het kanaalpand Maasbracht—Born en de haven te Born waren in mei 1934 gereed. Op 7 mei werd dit gedeelte feestelijk ingewijd en werd de kolentip door H.K.H. Prinses Juliana in bedrijf gesteld.

De haven van Born was aangesloten op de LTM-lijn naar Sittard, die echter geen LTM-lijn meer was. Op 1 december 1933 had de LTM het traject Buchten—Sittard, terwijl het grondwerk voor het tramwegemplacement aan de haven te Born al gereed was, aan de Nederlandse Staat overgedaan. Deze gaf de lijn in exploitatie aan de NS (de SS). Deze merkwaardige transactie moet op rekening worden geschoven van de even merkwaardige bepaling in de statuten van de LTM dat de directie van dit streekvervoerbedrijf alleen kon bestaan uit directeuren van de SS en de HSM. Het is begrijpelijk dat deze directie trachtte, desnoods ten koste van de LTM, de lijn Sittard—Born als wapen tegen de plannen van de mijnen, in handen te brengen van de NS. Het doel werd bereikt; de particuliere mijnen en de SM Wilhelmina zouden op Born afvoeren. De LTM was echter het kind van de rekening, enige jaren later moesten de normaalspoorstoomtramwegen van de LTM zelfs worden geliquideerd.

De oorspronkelijke plannen, die voorzagen in een tramwegemplacement aan de haven met de daarheen over te brengen kolentip van Maasbracht, werden gewijzigd. De NS legden in korte tijd te Born een groter emplacement aan en verbeterden de baan naar Sittard. Te Sittard werd de lijn, die nu als lokaalspoorweg zou worden geëxploiteerd, met een boog ten noorden van het station op de spoorlijn aangesloten. De hier geprojecteerde overgavesporen NS-LTM behoeften nu niet te worden aangelegd. Te Born werd een nieuwe tip geplaatst. Op 7 mei 1934 werden de lijn Sittard—Born en, zoals hierboven vermeld, de tip in gebruik genomen. Op 25 november 1935 kwam bovendien een verrijdbare overlaadbrug in dienst voor de overslag van huisbrandkolen, die op een voorzichtige manier moeten worden be-

handeld. Tenslotte werd nog de kolentip van Maasbracht naar Born overgebacht.

De Staatsmijnen kregen wel hun eigen spoorweg naar het Julianakanaal. Te Stein kon een havenbassin worden gevormd door gebruik te maken van een natuurlijke kom in het terrein. Over een lengte van 1000 m werd het kanaal hierdoor met 100 m verbreed. De dubbelsporige verbinding met de haven en het tweede spoor op de lijn Nuth—Maurits werden in 1934 in gebruik genomen.

Op 17 december 1934 begon de overslag te Stein en in mei 1935 draaide deze op volle toeren, zodat toen geen kolen meer naar Maasbracht werden gezonden. De werkwijze te Stein verschilt van die te Born. De aanvoer van kolen geschiedt met bakkenwagens. Deze bakken worden door een van de vier daar opgestelde 20-tons brugkranen opgenomen en in het schip gelost. Het lossen geschiedt door het openklappen van de bak op dezelfde wijze als een grijper van een grijperkraan wordt geopend. De valhoogte van de kolen is daardoor gering.

De kolen kunnen ook aan de haven worden opgeslagen; ze worden dan later met een grijper verwerkt. Vanzelfsprekend worden te Stein ook andere staatsmijnprodukten overgeslagen. Hiervoor zijn twee 6-tons portaalkranen aanwezig. In 1937 werd een speciale benzolhaven gemaakt en de kade werd toen bovendien met 500 m verlengd. Te Stein bevindt zich geen rangeerterrein: de wagens worden gesorteerd aangebracht.

Aan de mijnspoorweg zijn verder aangesloten de cokesfabriek Maurits en het stikstofbindingsbe-



Lossen van bak met cokes in schip te Stein
Foto Staatsmijnen

drijf. Op 10 juli 1947 kwam een aansluiting tot stand met de nieuwe schacht IV te Schinnen van de Staatsmijn Emma en op 16 november 1951 werd de cokesfabriek Emma II te Beek aangesloten. Deze cokesfabriek had op 10 oktober 1950 een aansluiting op het NS-emplacement Beek-Elsloo gekregen.

Tenslotte moet in dit overzicht nog de Staatsmijn Beatrix worden genoemd, waarvan de bouw — zoals bekend is — is stopgezet. Ten behoeve van de aanleg van deze mijn is op 27 juli 1955 aan de spoorweg Roermond—Vlodrop een losplaats in gebruik genomen.

JWS

Geraadpleegde literatuur

Mijn en spoor in goud (Maastricht, 1952).

Mijnnummer (Maastricht, 1954).

Ir. P. M. van Bosse. De ontwikkeling der bruinkolenindustrie in Limburg. De Ingenieur 34 (1919), 89-95.

B. B. Borgart. Het mijnwezen in Limburg. Spoor- en Tramwegen 2I (1929II) 141-143, 163-164.

Ir. L. J. M. Dirickx. De spoorweg Schaesberg—Kerkrade—Simpelveld I-VI. Spoor- en Tr. 3II (1930II) 147-149, 190-191, 210-212, 239-241, 259-262, 295-297, 321-323, 347-349, 4I (1931I) 8-11.

S. A. Reitsma. Een verkeerseconomisch monstrem. Spoor- en Tr. 8 (1935) 371-374.

A. G. Jagt. Het Julianakanaal. Spoor- en Tr. 6 (1933) 650-654.

A. G. Jagt. De overslaghavens te Stein en Born. Spoor- en Tr. 8 (1935) 371-374.

J. J. H. Meulman. De reorganisatie van de LTM. Ned. Maandblad v. Streek- en Stadsvervoer 4 (1949) 81-86.

Ir. M. W. E. E. Reinards. De mijnspoorweg en de Staatsmijnen. Spoor- en Tr. 25 (1952) 137-141.

M. Hartgerink-Koomans. Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856). Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden XVII 2 (1962) 83-139.

HET SPOORWEGBEDRIJF DER STAATSMIJNEN IN LIMBURG

Het spoorwegnet van de Staatsmijnen in Limburg verbindt de staatsmijnen Emma, Hendrik en Maurits, de cokesfabrieken Emma en Maurits, het stikstofbindingsbedrijf en de haven te Stein met elkaar. De staatsmijn Wilhelmina is in 1906 aangesloten op de toenmalige staatsspoorlijn Heerlen—Terwinselen, tezamen met de eveneens in Schaesberg gelegen mijn Oranje Nassau II.

De staatsmijnspoorweg is geleidelijk aan gegroeid uit een enkelsporige verbinding van de staatsmijn Emma te Hoensbroek met het NS-emplacement te Nuth, dat ook nu nog een overgavestation is. Dit traject kwam in 1910 in bedrijf; de mijnspoorweg bestaat dus reeds meer dan 50 jaar. Thans strekt de spoorweg zich echter uit over een lengte van 25 km, van de Duitse grens bij Brunssum, dwars door Zuid Limburg tot aan het Julianakanaal. In de toekomst wordt de lijn wellicht nog verlengd over dat kanaal tot aan de Maas (dat is dus tot aan de Belgische grens) ten behoeve van een aldaar geprojecteerde steenstort.

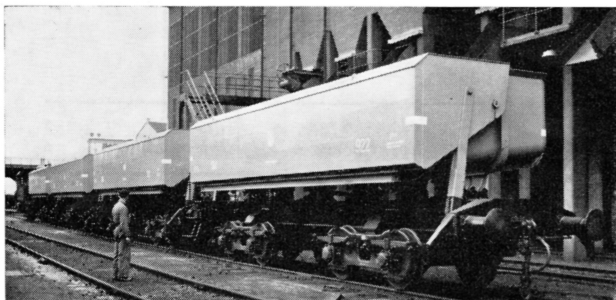
De totale spoorlengte bedraagt circa 210 km; hiervan ligt ongeveer 45 km op de hoofdbaan en de rest op de vele emplacementen. Het spoor is grotendeels gelegd met spoorstaven NP46, zoals ook bij de NS. Behalve twee veldoverwegen bij Stein en enige met slagbomen beveiligde overwegen te Hoensbroek en te Spaubeek, zijn de kruisingen met openbare wegen en met de NS ongelijkvloers.

De gehele spoorlijn en de aansluitingen zijn elektrisch beveiligd met daglichtseinen. Deze daglichtseinen hebben voor elke kleur een aparte lamp, juist zoals het nieuwe seinstelsel van NS. Van de ongeveer 600 wissels worden er 160 centraal bediend van 12 seinhuizen uit. Vier van de seinhuizen hebben een elektrisch bedieningstoestel, twee andere seinhuizen (Spaubeek en Cokesfabriek Emma) zijn uitgerust met een drukknoptoeestel dat te vergelijken is met de AR-beveiliging bij de NS. De overige zes seinhuizen hebben mechanische bediening. Op enkele emplacementen bevinden zich z.g. praatpaaltjes, die een directe verbinding tussen rangeerder en seinhuis geven.

De gehele treindienst wordt centraal geregeld volgens het „dispatching“-systeem. In de centrale post te Hoensbroek zetelt de treinregelaar die met behulp van de hem ter beschikking gestelde locomotieven het vervoer regelt. Hiervoor staat hij in direct telefonisch contact met de seinhuizen, de expeditie-afdelingen op de mijnen en op de fabrieken, de locomotiefdepots bij de mijnen Emma en Maurits, het havenbedrijf te Stein en met de nabije NS-stations. De treinlooper tekent hij op grafieken aan, aan de hand van de gegevens die hij elk ogenblik van de seinhuizen ontvangt. Hij zorgt ook voor de tijdige aanvoer van ledige wagens op plaatsen waar ze nodig zijn. De treinregelaar heeft dus een compleet overzicht van wat zich op het net afspeelt.



SM-loc 50 met bakkentrein te Stein; 23-6-37
Foto 519.219 D W. D. J. Cramer



Vierassige zijkipwagens, 55 t 36m³.
Foto Staatsmijnen

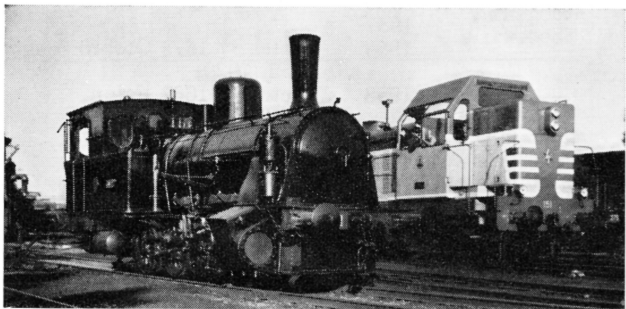
Het vervoer omvat onder meer:

1. cokes en kolen naar de overslaghaven te Stein;
2. fijnkool naar de cokesfabrieken en de elektrische centrales;
3. kunstmest en andere produkten van de chemische bedrijven naar Stein en (via NS) naar de opslagloods (van het NTB, Nederlands Transport-Bureau) te Rotterdam;
4. vloeibare chemicaliën met ketelwagens;
5. afvalstenen naar de stortterreinen met behulp van eenzijdig lossende kipwagens, die door één man op eenvoudige wijze kunnen worden gelost;
6. vervoer van produkten met wagens van NS en andere maatschappijen, die in Nuth, Lutterade of Beek-Elsloo worden overgegeven.

In 1959 werden ruim 11 miljoen ton goederen over deze spoorweg vervoerd (NS totaal 23,5 miljoen ton), waarvan 3,1 miljoen ton mijnsteen. Het vervoer over het traject Staatsmijn Emma—Nuth (5 miljoen ton) wordt in Nederland slechts overtroffen door dat op het NS-traject Nuth—Sittard (6,5 miljoen ton per jaar).

Vroeger geschiedde de tractie met stoomlocomotieven, waaronder een tweetal vuurloze die dienst deden op de brandgevaarlijke gedeelten van de cokesfabrieken.

Ook de Staatsmijnen zijn echter van de stoomtractie afgestapt, al moge dit wat vreemd schijnen voor een kolenproducent. De economische voordelen van andere tractiesoorten zijn echter onmiskenbaar.



Oud en nieuw: SM 2 en SM 151
Foto Staatsmijnen

De NVBS-bibliotheek verkoopt dubbele boeken, tijdschriften en plaatjes. Een lijst hiervan is verkrijgbaar voor f 0,12 bij Ir. K. Brouwer, Westplantsoen 188, Delft, postrek. 290928. De inschrijving voor de verkoop sluit 25 oktober.

Daar elektrische tractie, in verband met de uitgestrekte emplacements en het gebruik van kranen bij de haven, niet in aanmerking komt, zijn de Staatsmijnen overgegaan op dieseltractie. Voor diensten op de hoofdlijnen zijn beschikbaar vijf diesel-elektrische en een diesel-hydraulische locomotief, alle vierassig. Voor rangeerwerk en voor het rijden van enkele korte treinen, zijn drie-assige diesel-hydraulische locomotieven beschikbaar. Twee kleine diesellocomotieven doen dienst op de cokesfabriek Maurits en bij het NTB te Rotterdam.

Het wagenpark omvat circa 1400 eenheden. Hieronder is een salonrijtuig, de voormalige WL 4129, dat voor excursies wordt gebruikt. Het materieel bestaat verder uit:

- 9 tweeeassige gesloten wagens (1 met 8t, 5 met 15t, 3 met 20t draagvermogen),
- 472 tweeeassige open wagens (2 m. 10t, 214 m. 15t, 154 m. 20t, 101 m. 24t, 1 m. 26,5t dr.verm.),
- 18 tweeeassige platte wagens (14 m. 15t, 1 m. 18t, 3 m. 20t),
- 2 vierassige platte wagens (15t),
- 5 drieassige platte wagens (20t),
- 1 tweeeassige kuilwagen (20t),
- 1 vierassige kuilwagen (40t),
- 4 tweeeassige remwagens (20t),
- 4 tweeeassige gewichtswagens (resp. 21t, 24t, 32t, 43t),
- 120 drieassige zelflossers (26t, 32 m³),
- 74 tweeeassige zelflossers (26t, 32 m³),
- 12 tweeeassige zijkipwagens (21t, 24 m³),
- 74 vierassige zijkipwagens (55t, 36 m³),
- 20 vierassige zijkipwagens (54t, 50 m³),
- 70 tweeeassige ketelwagens (17-20t, 17-24 m³),
- 5 vierassige ketelwagens (46t, 48 m³),
- 377 tweeeassige bakkenwagens (26t, 34 m³),
- 38 tweeeassige bakkenwagens (28t, 36 m³),
- 26 tweeeassige zelflossers (28t, 38 m³) NS 593001-593026.

De bakkenwagens bestaan uit een onderstel waarop twee grote klappakken zijn geplaatst. Deze bakken kunnen met een hijskraan worden opgeheven en in het te beladen schip worden opengelapt. De beide bakhelften scharnieren dan om hun ophangpunten.

De zelflossers NS 593001-593026 zijn bestemd voor het kunstmestvervoer naar het NTB te Rotterdam. Deze wagens zijn gelijk aan de zelflossers, type Uds-V, die de NS zelf voor dit doel bezit (zie foto op blz. 137 in het vorige nummer). Ze zijn van binnen met polyethyleen bekleed en hebben nauwkeurig regelbare schuiven voor het gemakkelijk lossen op een transportband.

P. A. Hulleman

DE LOCOMOTIEVEN DER STAATSMIJNEN

Stoomlocomotieven

Nr.	Type	Fabriek	Fabr. nr.	Ge-/In bouw/dienst	Oud eig. en nr.	Nieuw eig. en nr.	Ver-/Afge- kocht/voerd	Opmerkingen
1	B ^T	Orenstein	2706	1908	—	—	1946	1935 nieuwe ketel
2	C ^T	Hohenzollern	2904	1911/1912	—	—	1958	
3	C ^T	Hohenzollern	2962	1912/1913	—	—	1958	
4	C ^T	Hohenzollern	3147	1914	—	—	1958	
5	C ^T	Hohenzollern	3299	1914	—	—	1959	
6	C ^T	Hanomag ?		1885/1917	„Olga”	—	1945	1924 nieuwe ketel
7	D ^T	Grafenstaden	3568	1885/1917	„Nelly”	—	1925	6-7 ex. Eekels, Weert
8	1B	Beyer Peacock	1169	1872/1917	NBDS 1	—	1926	
9	1B	Beyer Peacock	1171	1872/1917	NBDS 3	—	1930	
10	B ^t	SLM	412	1885/1918	WSM 3	LTM 10	1922/1923	
11	B ^t	SLM	413	1885/1918	WSM 4	LTM 11	1922/1923	
12	B ^t	SLM	414	1885/1918	WSM 5	LTM 12	1922/1923	
13	B ^t	Breda	22	1885/1918	HSM 226	LTM 13	1922/1923	
14	B ^t	Breda	23	1885/1918	HSM 227	LTM 14	1922/1923	
15	B ^t	Breda	24	1885/1918	HSM 228	LTM 15	1922/1923	
16	C ^T	Black Hawthorn ? ¹⁾		1904/1917	(v. Hattum)	—	1930	ketel Breda (1917)
17	C ^T	Falcon	933	1882/1917	(v. Hattum)	—	1923	
18	B ^T	Karlsruhe	942	1877/1917	(te Siepe)	—	1928	afk. v. Te Siepe, Winterswijk
					„Geertruid”			
19	D ^T	Hohenzollern	4068	1920	—	—	1960	1935 nwe ketel Breda
20	D ^T	Hohenzollern	4069	1920	—	—	1960	1934 nwe ketel Breda
21	D ^T	Hohenzollern	4070	1920	—	—	1960	1935 nwe ketel Wsp.
22	C ^T	Hohenzollern	3338	1921	—	—	1958	
23	C ^T	Hohenzollern	3339	1920	—	—	1960	
24	B ^T	Hohenzollern	3998	1921	—	—	1961	vuurloos
25	C ^T	Hohenzollern	4367	1923	—	—	1960	
26	C ^T	Hohenzollern	4368	1923	—	ON 19 ^{II}	1961/	
27	C ^T	Linke H.	2542	1922/1923	LTM 51	—	1957	
28	C ^T	Hohenzollern	4376	1924	—	—	1944	
29	B ^T	Orenstein	9944	1922/1924	(Müller)	—	1926	29-30, spoorwijdte 600
30	B ^T	Orenstein	9945	1922/1924	(Müller)	—	1926	mm, ex. Müller, A'dam
31	C ^T	Hohenzollern	4456	1924	—	—	1944	
32	C ^T	Hohenzollern	4457	1924	—	DM 9	1961/	
33	B ^T	Orenstein	10946	1925	—	—	1926	spoorwijdte 600 mm
34	C ^T	Orenstein	9343	1920/1925	(Bergerode)	—	1955	
35	C ^T	Hohenzollern	4518	1926	—	—	1944	
36	C ^T	Hohenzollern	4519	1926	—	—	1958	
37	C ^T	Hohenzollern	4520	1926	—	—	1960	
38	C ^T	Hohenzollern	4523	1927	—	—	1961	
39	B ^T	Hohenzollern	4644	1928	—	—	1957	vuurloos
40	D ^T	Hohenzollern	4669	1929	—	—	1959	
41	D ^T	Hohenzollern	4670	1929	—	—	1957	
42	C ^T	Werkspoor	607	1930	—	—	1960	
43	C ^T	Werkspoor	608	1930	—	—	1960	
44	C ^T	Werkspoor	609	1930	—	—	1957	
45	D ^T	Falun	273	1919/1934	SJ 1439	—	1958	ketel SJ 1675 Örebrö 152 (1929)
46	D ^T	Nohab	1165	1919/1934	SJ 1433	—	1958	ketel SJ 1667 Falun 65 (1928)
47	D ^T	Falun	278	1920/1934	SJ 1444	—	1960	ketel SJ 1680 Örebrö 154 (1929)
48	1D1 ^T	Werkspoor	661	1934	—	—	1958	
49	1D1 ^T	Werkspoor	662	1934	—	—	1959	
50	D ^T	Falun	262	1918/1935	SJ 1407	—	1960	ketel SJ 1668 Falun 66 (1928)

¹⁾ Deze fabrieksnaam wordt door de SM opgegeven. Volgens Slezak, Die Lokomotivfabriken Europas, heeft deze fabriek echter slechts tot 1896 onder deze naam gebouwd en is hij in 1901 opgeheven. Indien het bouwjaar 1904 juist is, is mogelijk de fabriek Hawthorn bedoeld die toen verscheidene zadeltanklocomotieven heeft gebouwd.

51	D	Linke H.	1620	1916/1935	SJ 1419	—	1953	ketel SJ 1710 Örebrö 186 (1932)
52	D	Linke H.	1624	1918/1935	SJ 1423	—	1949	ketel SJ 1687 Örebrö 164 (1930)
53	D ^r	Krupp	1844	1938	—	—	1959	
54	D ^r	Krupp	1944	1939	—	—	1960	
55	B ^r	Hanomag	10211	1925/1939	LTM 33	—	1946	
56	D ^r	Krupp	2184	1940	—	—	1958	
57	C ^r	Krupp	2424	1941	—	—	1958	
58	B ^r	Hanomag	9864	1922/1940	LTM 28	—	1946	
59	B ^r	Hanomag	9859	1922/1941	LTM 23	—	1950	
(60)		La Meuse						eig. v. Dotremont, onderhoud SM
61	1D	North British	25063	1943/1944	WD 77192	WD 77192	1946/ —	
62	1D	North British	25064	1943/1944	WD 77193	NS 4530	1946/1956	
63	1D	North British	25065	1943/1944	WD 77194	NS 4531	1946/1955	
64	1D	North British	25068	1943/1944	WD 77197	NS 4532	1946/1956	
65	C ^r	Hunslet	2856	1943/1945	WD 75007	—	1957	
66	C ^r	Stephenson	7110	1943/1945	WD 75074	—	1958	
67	C ^r	Stephenson	7093	1943/1945	WD 75057	—	1958	
68	C ^r	Hunslet	2858	1943/1945	WD 75009	—	1957	
69	C ^r	Hudswell	1772	1944/1945	WD 71496	—	1958	
70	1D	North British	25167	1944/1945	WD 70825	WD 70825	1946/ —	
71	C ^r	Hunslet	2860	1943/1945	WD 75011	—	1957	
72	C ^r	Hunslet	2863	1943/1945	WD 75014	—	1957	
73	C ^r	Hunslet	3186	1943/1945	WD 75136	—	1957	
74	C ^r	Hunslet	2851	1943/1945	WD 75002	WD 75002	1946/ —	
75	C ^r	Hunslet	2852	1943/1945	WD 75003	WD 75003	1946/ —	
76	C ^r	Stephenson	7148	1943/1945	WD 75198	WD 75198	1946/ —	
77	1D	Vulcan	5139	1944/1946	NS 4511	WD 79196	1946/ —	
6	C ^r	Werkspoor	827	1948	—	—	1958	
7	C ^r	Werkspoor	828	1948	—	—	1958	

Diesellocomotieven

Nrs.	Aan- drijving	Asorde	Fabriek	Fabr. nr.	Ge-/In bouw/dienst	Opmerkingen
101	DM	B	KHD ¹⁾		1950	thans bij NTB, R'dam
102	DM	B	KHD		1952	bij cokesfabr. Maurits
111	DH	C	KHD	57453	1962	
121-123	DH	C	KHD	55805-55807	1954	
124-126	DH	C	KHD	56372-56374	1956	
127-129	DH	C	KHD	56401-56403	1957	
130-131	DH	C	KHD	56769-56770	1958	
132-133	DH	C	KHD	56835-56836	1958	
141	DH	C	KHD	56768	1958	
151	DE	B ₀ 'B ₀ '	Henschel	29100	1956	
152-153	DE	B ₀ 'B ₀ '	Henschel	29162-29163	1958	
154-155	DE	B ₀ 'B ₀ '	Henschel	29637-29638	1959	
161	DH	B'B'	KHD	56288	1956/1958	tot 1960 in huur
171-183	DH	C	Werkspoor	1060-1072	1957/1958	
191-196	DH	C	Werkspoor	1091-1096	1960	

¹⁾ Klöckner-Humboldt-Deutz.

De omvang van het locomotiefpark van de Staatsmijnen heeft gelijke tred gehouden met de uitbreiding van het mijnbedrijf en de chemische fabrieken. In 1908 werd de eerste locomotief aangeschaft ten behoeve van de Staatsmijn Wilhelmina. Of deze locomotief al direct het nummer 1 kreeg, is niet bekend. Van de in de jaren 1912-1914 voor de Staatsmijn Emma aangeschafte locomotieven 2-5 is bekend dat loc 2 aanvankelijk de aanduiding „S.M. Emma I” (later S.M. Emma 1) droeg.

Locomotief 1 was van Orenstein & Koppel en

bezat alle kenmerken van het type dat deze fabriek gewoonlijk bouwde. De machine woog dienstvaardig 22 ton, verdeeld over twee gekoppelde assen. In 1935 werd de ketel door een nieuwe vervangen.

De locomotieven 2-5 waren gebouwd door Hohenzollern; deze fabriek is wel de voornaamste leverancier van locomotieven voor de Staatsmijnen geweest. In verband met het rijden van de kolentreinen naar Nuth waren de machines zwaarder: ze wogen 42 ton en hadden de asopstelling C. De onderlinge afstand van de drie assen

was ongelijk: de radstand bedroeg 1700 + 1300 mm.

In 1917 werd een aantal tweedehandse machines aangeschaft. Hiervan waren de 6, 7, 16, 17 en 18 afkomstig van aannemers. Het is echter niet onmogelijk dat de 18 oorspronkelijk bij de Badische Staatsbahn heeft gereden onder nr. 334. De 16 en 17 hadden een zadeltank. De 16 kreeg in 1917, vóór indienststelling bij de SM, een nieuwe ketel van de Machinefabriek Breda. De 6 kreeg in 1924 een nieuwe ketel.

De 8 en 9, afkomstig van de NBDS, waren de eerste locomotieven met losse tender van de Staatsmijnen. Deze locomotieven waren gelijk aan de NS-serie 700.

De 10-12 en 13-15 waren tramlocomotieven die resp. afkomstig waren van de WSM en de HSM. Deze machines waren gekocht om dienst te doen op de tramlijn Hoensbroek—Heerlen, die ook eigendom van de Staatsmijnen was, doch die zou worden geëxploiteerd door de LESM. De locomotieven waren versleten en in elk geval niet geschikt voor de hellingrijke tramlijn; ze hebben niet veel dienst gedaan. In plaats hiervan deden de 1 en de 18 op de tramlijn dienst. De 10-15 gingen niettemin in 1922 over in handen van de LTM die toen de tramlijn overnam in verband met de aanleg van de elektrische tram.

Na de oorlog konden weer nieuwe machines worden aangeschaft. Allereerst een drietal tenderlocomotieven met vier gekoppelde assen van 62,4 ton, de SM 19-21, en vervolgens twee C-locomotieven 22-23, ongeveer gelijk aan de 2-5, doch met een wat grotere ketel. Dit laatstgenoemde type is in de loop van de volgende zeven jaar meermalen nabesteld, zodat de serie ten slotte bestond, uit de 22, 23, 25, 26, 28, 31, 32 en 35-38. De 19-21 kregen later nieuwe ketels, nl. de 19 in 1935, de 20 in 1934, beide van Breda en de 21 in 1935 van Werkspoor.

Voor de dienst op de brandgevaarlijke gedeelten van de cokesfabriek Emma te Treebeek werd een vuurloze locomotief aangeschaft, de 24. In 1928 werd deze nog door een tweede, de 39, gevolgd,

die wat lager van bouw was en die in dienst kwam bij de cokesfabriek Maurits te Lutterade.

Alle genoemde machines waren van Hohenzollern. Het locomotiefpark werd verder nog uitgebreid met twee gebruikte machines, namelijk de LTM 51, die bij de aanleg van de LTM-lijnen had dienst gedaan en SM 27 werd, en een machine van de NV Bergerode, die SM 34 werd.

Op het smalspooreplacement van de Staatsmijn Maurits hebben korte tijd drie locomotieven met spoorwijdte 600 mm dienst gedaan; dit waren de SM 29, 30 en 33. Tegenwoordig worden de mijnwagens door tractoren geduwd.

In 1929 kwamen de laatste Hohenzollerns: twee D-locomotieven, SM 40, 41, van 72 ton. In 1930 arriveerden de eerste locomotieven van Werkspoor, de SM 42-44. Dit waren C-machines die grotendeels gelijk waren aan de in hetzelfde jaar aan de NS afgeleverde 8736-8740 doch in afwijking hiervan niet waren voorzien van een oververhitter. Beide typen zijn later nabesteld: de D-machines in een aantal van drie, geleverd in de jaren 1938-1940 door Krupp (SM 53, 54 en 56), de C-machines nog na de oorlog, namelijk de SM 6 en 7 van Werkspoor in 1948.

In 1934-35 werd, in verband met de ingebruikneming van de haven te Stein, een groot aantal locomotieven aangeschaft. Werkspoor leverde twee zware 1D1-tenderlocomotieven, SM 48-49, met oververhitter. De ketels van deze locomotieven zijn gelijk aan die van de NS 3816-20 en 6101-10. Een beschrijving van de 48-49 komt voor in het tijdschrift Spoor- en Tramwegen 1935, blz. 36-37. Voorts werden zes machines overgenomen van de Zweedse Staatsspoorwegen (Statens Järnvägar), namelijk vier D-tendermachines van het Zweedse type Na (SM 45-47 en 50) en twee D-locomotieven met losse tender van het type Ga2 (SM 51-52). De beide laatstgenoemde locomotieven waren van dezelfde bouwwijze als de Pruisische G8¹.

Tenslotte kwam de SM in het begin van de oorlog nog in het bezit van drie tramlocomotieven van de LTM (SM 55, 58 en 59) en van een nieuwe C-locomotief van Krupp (SM 57). Het nummer 60 werd bezet door een locomotief die door de aannemer Jaartsveld van de firma Dotremont was gehuurd voor de exploitatie van de bruinkoolgroeve „Energie”. Deze locomotief was in onderhoud bij de Staatsmijnen. Het nummer 60 was niet op de locomotief aangebracht.

De oorlog liet de Staatsmijnspoorweg ook niet onberoerd. Meermalen werden de locomotieven beschoten. Toen er hierdoor in 1944 vijf buiten dienst stonden, kreeg de SM van de NS twee 6200-en te leen. Deze twee werden in 1944, evenals de SM 28, 31, 35, 38, 40, 52, 53 en 56, door de Duitsers weggevoerd. De 28, 31 en 35 zijn niet teruggekomen. De 52 werd na terugkomst gesloopt nadat, omdat de tender ontbrak, nog was overwogen de locomotief tot tenderlocomotief te verbouwen.

Omdat van de NS-depôts Heerlen en Maastricht vrijwel alle machines waren vernield, deden ze na de bevrijding een beroep op de mijnen om enkele machines uit te lenen. Ir. S. Overbosch deelde hierover het volgende mede. Op 5 oktober 1944 kwam de SM 41 te Heerlen in depot, op 20 oktober gevolgd door de SM 21. Voor de laatste kregen de SM de loc ON 20 in ruil die de NS een



SM-loc 41 te Nuth; 18-4-57
Foto J. G. C. van de Meene

week eerder van de Oranje Nassau Mijnen hadden gehuurd, doch die voor de NS minder geschikt was wegens de te kleine waterbakken. Op 6 november ging nog de SM 19 naar Hrl, in ruil voor de ON 5 die daar een week eerder was gekomen, maar geen luchtpomp had. De SM locomotief 44 ging op 7 december naar depot Maastricht. Als compensatie hiervoor kregen de SM de locomotief Julia III van de Laura & Vereeniging (de voormalige loc LTM 53) welke bij die mijn kon worden gemist. De vier SM-locomotieven hebben slechts korte tijd bij de NS dienst gedaan; in februari 1945 kon namelijk een aantal locomotieven uit Nijmegen, die daar onbeschadigd waren gebleven, naar het zuiden worden overgebracht. Voorts kwamen langzamerhand Britse legerlocomotieven beschikbaar. Hiervan kregen de Staatsmijnen ook hun deel. In 1944 huurden de SM vier 1D-locomotieven met losse tender van het War Department (SM 61-64) en in 1945 nog elf C-tenderlocomotieven (SM 65-69, 71-76) en een 1D-locomotief (SM 70). In 1946 werden de 62-64 geruild met drie soortgelijke locomotieven van de NS, nl. de NS 4504, 4509 en 4511. De 62-64, die in tegenstelling tot de van de NS afkomstige machines wel waren voorzien van stoomverwarming, werden bij NS als 4530-4532 in dienst gesteld. De SM nam alleen de 4511 in dienst en wel als SM 77. Nog in hetzelfde jaar gaven de SM de locomotieven 61, 70, 74-76, 77, NS 4504 en NS 4509 aan de WD terug. De overige in huur zijnde WD-machines werden aangekocht. Deze werden later voorzien van een Wh-rem en van een breder machinistenhuis.

Zoals reeds is vermeld, werden in 1948 door Werkspoor nog twee nieuwe locomotieven afgeleverd, doch een jaar of tien later werd ook bij de Staatsmijnen het stoomtijdperk afgesloten. In de jaren 1957-1961 werden vrijwel alle stoomlocomotieven voor sloop verkocht. Alleen de SM 26 en 32 vonden een nieuwe bestemming, resp. bij de Oranje Nassau Mijnen en bij de Domaniale Mijn.

In elk der jaren 1950 en 1952 werd een kleine (165 pk) diesellocomotief aangeschaft van Klöckner-Humboldt-Deutz, met mechanische overbrenging. Deze, de SM 101 en 102, doen thans resp. dienst bij het NTB (Nederlands Transport-Bureau) te Rotterdam en bij de cokesfabriek Maurits. Ze zijn daar ook in onderhoud en ze vallen derhalve niet meer onder het Staatsmijnspoorwegbedrijf.

In 1952-1954 was een NS-locomotor in huur voor het Stikstofbindingsbedrijf.

In de jaren 1954-1958 werd een begin gemaakt met de vervanging van de stoomlocomotieven door diesellocomotieven en werd een serie van dertien diesel-hydraulische locomotieven in dienst gesteld, de SM 121-133. Deze locomotieven zijn drieassig, hebben een vermogen van 450 pk, wegen 48 ton en zijn eveneens van het fabriekaat Klöckner-Humboldt-Deutz. Een veertiende machine (SM 141) van dit type werd in 1958 afgeleverd met een turbo-oplader, waardoor het vermogen 600 pk is. In hetzelfde jaar leverde Werkspoor dertien diesel-hydraulische C-locomotieven af met RUB-motoren (SM 171-183). Deze locomotieven zijn door L. Stigter besproken in OdR 1958/7, blz. 65.

Intussen werd bij Henschel speciaal voor de treindienst een vijftal diesel-elektrische locomotieven gekocht. Dit zijn vierassige locomotieven



SM-loc 151

Foto Staatsmijnen

van 1650 pk, type G12, gebouwd in licentie van General Motors, uitgerust met een GMC-motor. Ze wijken uiterlijk iets van het normale Henschel-GM-type af door de kleinere hoogte van de cabine en de, met het oog op het uitzicht van de machinist, smal gehouden kap van de machineruimte.

In 1958 kregen de SM van Deutz een grote locomotief van 2000 pk op proef in huur. Deze, de SM 161, is uitgerust met twee diesel-hydraulische installaties. Het machinistenhuis bevindt zich in het midden van de locomotief, tussen beide installaties in. In 1960 werd de locomotief aangekocht. De motoren werden echter op 800 pk in plaats van 1000 pk afgesteld, omdat het adhesiegewicht voor dit grote vermogen te gering was en de wielen bij het aanzetten slipten.

In 1960 werden zes Werkspoor-machines in dienst genomen (SM 191-196), wat zwaarder dan de eerste versie, doch van dezelfde afmetingen. Ze zijn ook uitgerust met dezelfde motor; het vermogen is echter 650 pk. Bij de SM 171-183 is de motor op een lager toerental afgesteld en deze hebben dus ook een lichter uitgevoerde transmissie.

Tenslotte werd in 1962 het locomotievenpark nog uitgebreid met een nieuwe locomotief van Klöckner-Humboldt-Deutz, de SM 111, die een vermogen heeft van 530 pk.

De vierassige locomotieven hebben een verschillende kleur, zodat ze voor de seinhuiswachters gemakkelijk te onderscheiden zijn. De kleuren zijn:

151 blauw	152 groen	153 geel
154 rood	155 grijs	161 bruin

Voor de overigen geldt dat de locomotieven met een vermogen van 500 pk of minder (dus de 101-102, 121-133, 171-183) blauw zijn en de sterkere locomotieven (111, 141, 191-196) donker groen.

JWS