

STOOM LOCO MOTIEVEN

Dr. G.L. Schut




Rob Kappert
uitgeefbemiddeling

Spoorwegbedrijf van de
Staatsmijnen in Limburg

Spoorwegbedrijf van de
Staatsmijnen in Limburg

STOOMLOCOMOTIEVEN

Dr. G.L. Schut



Rob Kappert
uitgeefbemiddeling

Mede mogelijk gemaakt door



Colofon

Auteur Dr. G.L. Schut
Ontwerp & vormgeving Elles Groothuis (ownwise.nl)

Druk 1e druk, 2023
Papier 170 gr. Silk MC
Bindwijze Genaaid gebrocheerd

ISBN 9789083090863

Realisatie

Rob Kappert – Uitgeverij & Uitgeefbemiddeling
Kamperfoelie 54
7421 DN Deventer
Mobiel 06 402 509 21
Website www.robkappert.nl
E-mail info@robkappert.nl

Alle rechten in deze uitgave zijn voorbehouden aan Rob Kappert- Uitgever & Uitgeefbemiddeling. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Rob Kappert Uitgever & Uitgeefbemiddeling.

Inhoud

Voorwoord	5
DSM: Staatsmijnen in Limburg	7
Het spoorwegbedrijf van de Staatsmijnen in Limburg	9
Stoomlocomotieven van de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg	15
1908 – 1915 : de eerste locomotieven	21
Bn2t-locomotief WILHELMINA (HENDRIK I) (SM 1)	23
Cn2t-locomotieven EMMA I (SM 2), EMMA II (SM 3), EMMA III (SM 4), WILHELMINA I (SM 5)	28
1915 – 1919 : overgenomen locomotieven	35
Cn2t-locomotief HENDRIK II (SM 6)	37
Cn2t-locomotief EMMA IV (SM 7)	42
1Bn2-locomotieven SM 8 en SM 9	44
Bn2t-tramlocomotieven SM 10, SM 11 en SM 12	48
Bn2t-tramlocomotieven SM 13, SM 14 en SM 15	51
Cn2t-locomotief SM 16	54
Cn2t-locomotief SM 17	57
Bn2t-locomotief SM 18	60
1919 – 1928 : nieuwe locomotieven	63
Dn2t-locomotieven SM 19, SM 20 en SM 21	64
Cn2t-locomotieven SM 22 en SM 23	75
Bn2fl-locomotief SM 24	79
Cn2t-locomotieven SM 25, SM 26, SM 28, SM 31, SM 32, SM 35, SM 36, SM 37 en SM 38	81
Cn2t-locomotief SM 27	91
Bn2t-smalspoor-locomotieven SM 29, SM 30 en SM 33	94
Cn2t-locomotief SM 34	96
Bn2fl-locomotief SM 39	100
1928 – 1935 : locomotieven met een oververhitter	103
Dh2t-locomotieven SM 40 en SM 41	104
Cn2t-(Ch2t-)locomotieven SM 42, SM 43 en SM 44	109
Dh2t-locomotieven SM 45, SM 46, SM 47 en SM 50	115
1'D1'h2t-locomotieven SM 48 en SM 49	125
Dh2-locomotieven SM 51 en SM 52	130
1935 – 1944 : nieuwe en gebruikte locomotieven	139
Dh2t-locomotieven SM 53, SM 54 en SM 56	140
Ch2t-locomotief SM 57	147
Bh2t-locomotieven SM 55, SM 58 en SM 59	151
Bn2t-locomotief SM 60	157

1944 – 1949 : de laatste stoomlocomotieven	161
1'Dh2-locomotieven SM 61, SM 62, SM 63, SM 64, SM 70 en SM 77	162
Cn2t-locomotieven SM 65, SM 66, SM 67, SM 68, SM 69, SM 71, SM 72, SM 73, SM 74, SM 75 en SM 76	167
Ch2t-locomotieven SM 6 en SM 7	174
1949 – 1961 : van stoomtractie naar dieseltractie	179
Herinvoering stoomtractie?	180
Andere stoomlocomotieven in dienst bij de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg	181
Dn2t-locomotief EB 4817	183
Ch2-locomotief EB 4256	185
Cn2-locomotieven NBDS 12, NBDS 16 en NBDS 17	187
Bn2t-locomotieven HS 3 en HS 4	189
Cn2t-locomotief LTM 52	191
Cn2t-locomotief LTM 53	192
Ch2-locomotieven NS 3206 en NS 3223	193
1'Dh2-locomotief USA/TC 2451	195
1'Dh2-locomotief USA/TC 70820	198
Cn2t-locomotieven USA/TC 4389 en USA/TC 1948	200
Dn2t-locomotief ON 23	203
Locomotiefdepots, locomotievenloodsen, tramremise, locomotiefwerkplaats en kolenparken	205
Locomotiefdepot Staatsmijn Wilhelmina	207
Locomotiefdepot Staatsmijn Emma	211
Tramremise te Staatsmijn Emma	215
Locomotiefdepot Staatsmijn Hendrik	217
Locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik	218
Locomotievenloods op het terrein van de Cokesfabriek Emma	222
Locomotiefdepot Staatsmijn Maurits	223
Locomotievenloods op het terrein van de Cokesfabriek Maurits	227
Kolenpark op het emplacement van de Staatsmijn Hendrik	228
Kolenpark op het emplacement van de Cokesfabriek Maurits	229
Kolenpark op het emplacement van de Haven Stein	230
Technische gegevens van de stoomlocomotieven van de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg	231
Technische gegevens van de andere stoomlocomotieven in dienst van de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg	249
Over de auteur	255

Voorwoord

Dit naslagwerk bevat een overzicht van alle stoomlocomotieven die van 1908 tot en met 1961 dienst hebben gedaan bij de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg. Het idee om de verzamelde gegevens in boekvorm te doen verschijnen was destijds de wens van meerdere oud-medewerkers en medewerkers van de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg om de door hen zo geliefde stoomlocomotieven in ieder geval door middel van foto's en technische beschrijvingen voor het nageslacht te bewaren. Daarbij is gekozen voor de vorm van een naslagwerk waarin ieder type locomotief apart wordt besproken.

De technische gegevens, foto's en tekeningen zijn afkomstig uit verschillende archieven en uit aantekeningen en informaties van oud-medewerkers van de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg.

Mijn dank gaat in het bijzonder uit naar mijn vader, de collega's en overige relaties voor het mogen kopiëren van de in hun bezit zijnde gegevens en foto's: J. Oudjers, W. Verhoef, J. Stadhouders, C. Aarts, W. Peels, W. Houben, gebr. Buist, L. Bindels, Beumers, Langhorst, M. Rietveld, J. Lousberg, W. de Kok, P. Lennaertz, H. Meddeler, M. Vrolings, Knol, H. Handels, W. de Jonge, A.P. Bernaards, C. Bronwasser, J. Mertens, P. Kommers, A.B.A. van Bavel, H.J. Koekkoek, J.B. Welzen, fam. Tietema, H. Rutten, H. Steins en verder J. Quanjer, L. Derens, R. Ankersmit, J.J. Overwater, J.A. Bonthuis, J.G.C. van de Meene, A.J.A. Grol.

Daarnaast heb ik gebruik mogen maken van foto's en technische gegevens uit de persoonlijke verzamelingen van ing. P.Th. Reijnders (Chef Tractie en Materieel), ing. G.J. Knabben (Chef Locomotiefwerkplaats) en J. Belles (Chef-treinmachinist), die dankzij hun expertise hebben bijgedragen aan mijn kennis op het gebied van stoomtractie.

Mijn dank geldt tevens de heren N.J. van Wijck Jurriaanse, H. Waldorp, prof. dr. ir. A.D. de Pater, ir. S. Overbosch en ing. W.D.J. Cramer, die in het verleden archiefonderzoek hebben verricht bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het voormalige Ministerie van Handel, Industrie en Nijverheid. Van hun aanbod om de door hen verzamelde gegevens en foto's voor dit naslagwerk beschikbaar te stellen, heb ik gaarne gebruik gemaakt.

Bij het samenstellen van dit naslagwerk heb ik gebruik gemaakt van gegevens uit de volgende archieven:

- het Centraal Archief der Staatsmijnen in Limburg / DSM,
- het archief van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg (S.E.B.),
- het archief van de Dienst voor het Stoomwezen,
- het archief van de Mijnpolitie der Staatsmijnen in Limburg / DSM,
- het archief van de Limburgsche Tramweg Maatschappij (L.T.M.),
- het archief van de Voorlichtingsdienst der Staatsmijnen in Limburg / DSM,
- het archief van N.V. Werkspoor, Utrecht,
- het archief van de Dienst Archiefbeheer en Documentatie van de Nederlandse Spoorwegen (N.S.)

Wat betreft de technische termen en omschrijvingen kan worden verwezen naar de volgende publicaties:

- Ir. H.Y. Gatsonides en Ir. P. Labrijn:
De Gids voor Locomotief-Machinisten en Stokers.
A.W. Sijthoff's Uitgeversmaatschappij, Leiden, 2e druk, ca. 1910.
- G.J. Hartgerink & M.W. Mook:
De locomotief.
Uitgeverij S.M. Gaastra, Bussum, 6e druk, 1925
- Cursus ter opleiding voor het examen voor opzichter-machinist.
Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht, 1934
- Ir. P. Labrijn:
De Stoomlocomotief. Deel I: Tekst. Deel II: Figuren.
A. Oosthoek's Uitgevers-Mij., 1948

In dit naslagwerk worden de technische termen en afkortingen aangehouden, zoals deze in het archief van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen worden vermeld. Daarbij kan het volgende worden opgemerkt:

- 'Snuifkleppen' worden in de literatuur ook wel 'luchtzuigkleppen' genoemd.
- De stoomverdeling volgens Walschaerts is in technisch opzicht gelijk aan de stoomverdeling volgens Heusinger.
- De stoomverdeling volgens Allan wordt in de literatuur ook wel de stoomverdeling volgens Trick of Allan-Trick genoemd.
- De stoomverdeling volgens Brown wordt vermeld in de tekst bij de locomotieven SM 10, 11 en 12.
- De stoomverdeling volgens Helmholtz vertoont een duidelijke overeenkomst met de stoomverdeling volgens Walschaerts. In Nederland komt deze stoomverdeling alleen voor bij de locomotieven SM 45, SM 46, SM 47 en SM 50.
- In plaats van 'Walschaerts' wordt ook 'Walschaert' gebruikt.
- In plaats van 'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen' wordt ook wel de naam 'Staatsspoorwegen' gebruikt of een van de afkortingen S.S., SS, M.E.S.S. of MtEvSS.

Bij iedere foto staat de naam vermeld uit wiens verzameling de foto afkomstig is, c.q. wie de fotograaf is geweest.

De meeste tekeningen van de stoomlocomotieven zijn gekopieerd uit het archief van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg. De tekeningen van de locomotieven SM 6, SM 7, SM 16, SM 17, SM 18, SM 29–30–33 en SM 60 zijn afkomstig uit mijn eigen archief.

Dr. Gerard L. Schut
Epe, voorjaar 2023

Staatsmijnen in Limburg

Op 1 mei 1902 wordt het bedrijf 'Staatsmijnen in Limburg' door de Nederlandse regering opgericht. De eerste staatsmijn, de Staatsmijn Wilhelmina, wordt in 1903 nabij de hoeve 'Zur Wentselen', het latere 'Terwinselen', gebouwd. De mijn begint in 1906 met de productie van huisbrandkolen en blijft tot 1969 in exploitatie. De bij deze mijn gebouwde syntracietfabriek beëindigt de productie in 1974.

De tweede mijn, de Staatsmijn Emma, wordt vanaf 1908 te Treebeek (bij Hoensbroek) aangelegd en levert in 1911 de eerste steenkolen. In 1974 wordt de Staatsmijn Emma gesloten.

Een derde mijn, de Staatsmijn Hendrik, wordt vanaf 1911 bij Rumpen (nu een wijk van de gemeente Brunssum) aangelegd en komt in 1918 in productie. In 1963 wordt deze mijn samengevoegd met de Staatsmijn Emma.

In 1915 wordt een begin gemaakt met de aanleg van de vierde en grootste staatsmijn. Deze mijn, de Staatsmijn Maurits te Lutterade, is van 1926 tot 1967 in productie.

In 1954 wordt begonnen met de aanleg van een vijfde mijn, de Staatsmijn Beatrix te Herkenbosch. De aanleg van deze mijn wordt in 1962 stopgezet.

De Staatsmijn Emma, Staatsmijn Hendrik en Staatsmijn Maurits produceren vetkolen, die uitermate geschikt zijn voor industriële toepassingen, waaronder cokes- en gasproductie. In 1914 wordt te Treebeek de Cokesfabriek Emma aangelegd, die in 1954 wordt vervangen door de Cokesfabriek Emma II te Beek-Elsloo.

De Cokesfabriek Emma II wordt in 1968 gesloten. Naast de Staatsmijn Maurits wordt de Cokesfabriek Maurits gebouwd. Deze cokesfabriek is van 1926 tot 1968 in bedrijf.

De productie van cokes en hieraan gerelateerde raffinage en gasproductie leidt in 1928 tot de bouw van het Stikstofbindingsbedrijf (S.B.B.) te Geleen-Lutterade. In 1968 worden op het terrein van de voormalige Cokesfabriek Emma II een aantal chemische fabrieken gebouwd die samen de Lokatie Kunststoffen (LoKu) vormen.

Op 1 januari 1967 wordt de naam 'Staatsmijnen in Limburg' gewijzigd in 'N.V. Nederlandse Staatsmijnen'. In januari 1970 wordt dit 'Dutch State Mines', afgekort DSM.

Na het sluiten van de mijnen en cokesfabrieken groeit DSM uit tot een van de voornaamste chemieproducenten. In 1998 wordt Chemelot opgericht als beheerder van de terreinen te Geleen en Stein, waar zich meerdere nationale en internationale bedrijven vestigen.

DSM is nu een internationaal actief bedrijf met enkele honderden vestigingen over de gehele wereld.





Seinpaal op het emplacement B te Staatsmijn Emma, 1940
(Foto: Voorlichtingsdienst der Staatsmijnen in Limburg)

Het spoorwegbedrijf van de Staatsmijnen in Limburg

Voor het vervoer van producten en van personen beschikt de Staatsmijnen in Limburg over een eigen spoorwegbedrijf.

In 1906 wordt de Staatsmijn Wilhelmina te Terwinselen aangesloten op het station Schaesberg Mijnstation, eindpunt van de lokaalspoorweg naar Heerlen van de Maatschappij tot Exploitatie der Staatsspoorwegen (S.S.). In 1919 wordt de naam Schaesberg Mijnstation gewijzigd in Terwinselen. In 1910 krijgt de tweede staatsmijn, de Staatsmijn Emma te Treebeek via een speciaal daarvoor aangelegde lokaalspoorweg, de 'Mijnspoorweg', een aansluiting op het station Nuth, gelegen aan de door de S.S. geëxploiteerde spoorweg Sittard – Heerlen – Herzogenrath.

In 1915 wordt de Mijnspoorweg van Nuth naar de Staatsmijn Emma doorgetrokken naar de derde staatsmijn, de Staatsmijn Hendrik te Brunssum. In 1917 wordt de Mijnspoorweg voorzien van een tweede spoor.

De vierde staatsmijn, Staatsmijn Maurits te Lutterade, wordt in 1916 rechtstreeks aangesloten op het station Lutterade, gelegen aan de spoorlijn Sittard - Maastricht van de S.S. In 1920 wordt de naam van het station Lutterade gewijzigd in Geleen-Lutterade.

De exploitatie van het emplacement te Staatsmijn Wilhelmina ressorteert onder de bedrijfsleiding van de Staatsmijn Wilhelmina.

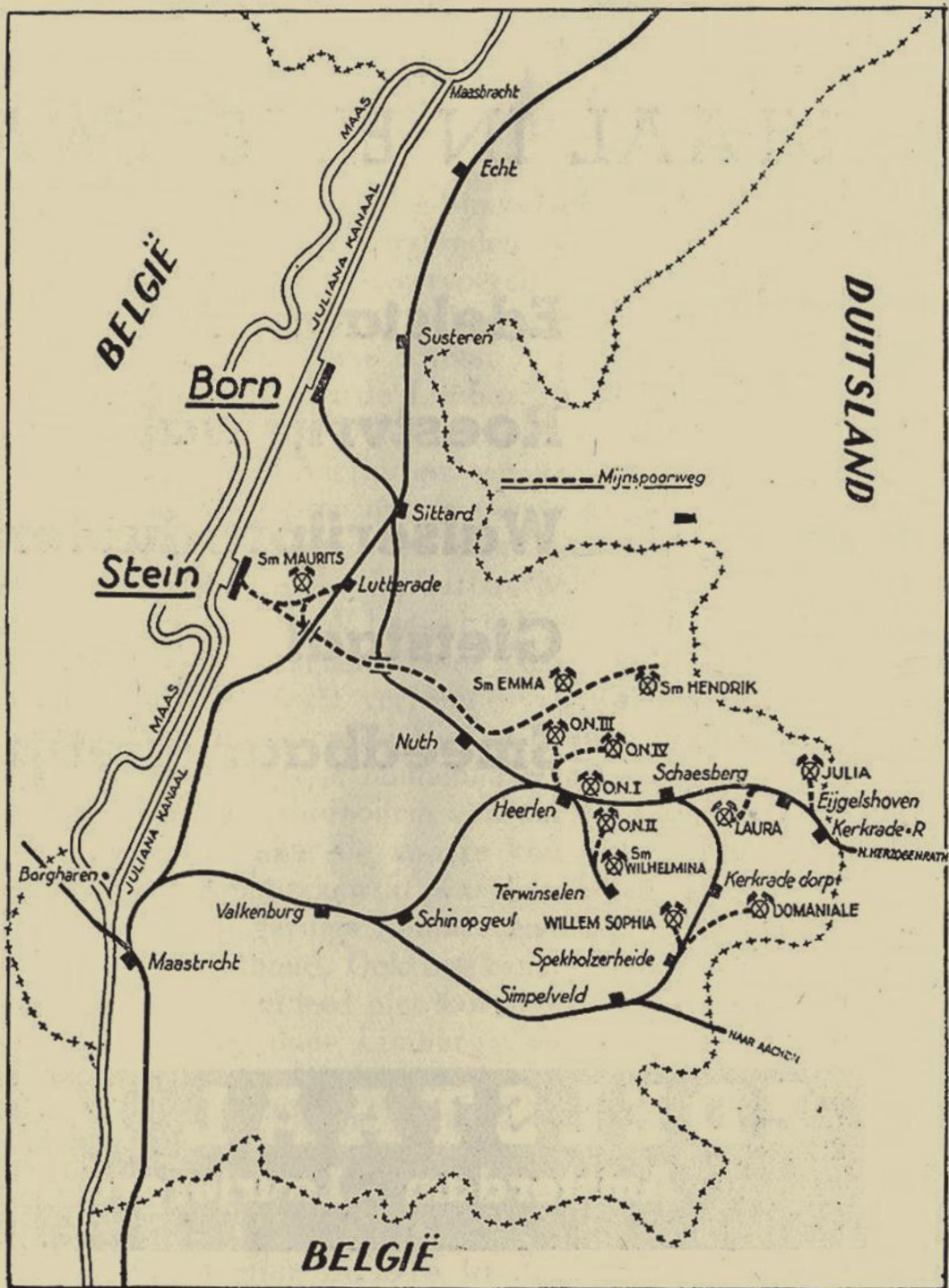
Voor de exploitatie van de Mijnspoorweg van Nuth naar de Staatsmijn Emma en de daaraan gelegen emplacementen wordt door de Staatsmijnen in Limburg in samenwerking met de S.S. in 1911 een eigen spoorwegbedrijf opgericht: de 'Spoorwegdienst Mijn Emma' (S.M.E.).

Per 1 januari 1917 wordt het rollend materieel dat eigendom is van de Staatsmijnen in Limburg ondergebracht in de 'Spoorwegdienst der Staatsmijnen in Limburg' (S.M.).

In 1917 wordt door de Staatsmijnen in Limburg een stoomtramlijn van Heerlen naar Hoensbroek (Staatsmijn Emma) aangelegd, die door de Limburgsche Electriche Spoorweg-Maatschappij (L.E.S.M.) wordt geëxploiteerd met materieel van de S.M. In 1922 neemt de Limburgsche Tramweg Maatschappij (L.T.M.) deze stoomtramlijn over.

In 1928 wordt het Stikstofbindingsbedrijf (S.B.B.) aangesloten op het emplacement te Staatsmijn Maurits. In 1931 wordt de Mijnspoorweg vanaf Nuth via Kerensheide doorgetrokken naar Staatsmijn Maurits. In 1934 volgt een verdere uitbreiding met spoorverbindingen van Kerensheide naar de Haven Stein en van Staatsmijn Maurits via Kerensheide naar de Haven Stein.

(Foto: Centraal Archief der Staatsmijnen in Limburg, 1936)



Schets van het spoorwegnet in Zuid-Limburg na 1934.

De Spoorwegdienst der Staatsmijnen in Limburg (S.M.) wordt in 1934 samen met het Havenbedrijf te Stein ondergebracht in een nieuwe onderneming: het 'Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg' (S.E.B.).

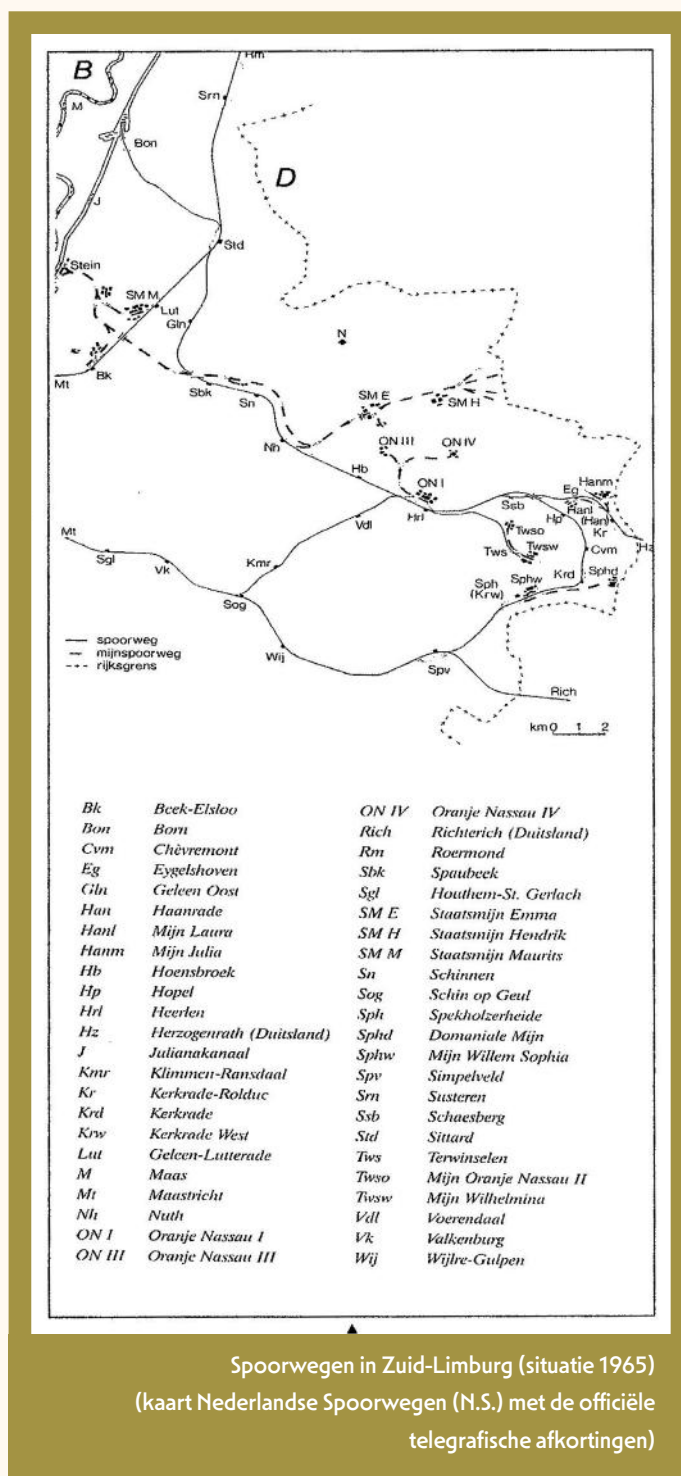
Na de Tweede Wereldoorlog wordt in 1947 Schacht IV te Schinnen aangesloten op de Mijnspoorweg.

In 1951 wordt de Cokesfabriek Emma II te Beek-Elsloo aangesloten op de Mijnspoorweg met een enkelsporige verbinding in de richting van Nuth en een enkelsporige verbinding in de richting van de Haven Stein. De Cokesfabriek Emma II krijgt in 1950 te Beek-Elsloo een aansluiting op de spoorlijn Sittard - Maastricht van de Nederlandse Spoorwegen (N.S.). In 1968 wordt de Cokesfabriek Emma II vervangen door een aantal chemische fabrieken die samen de Lokatie Kunststoffen (LoKu) vormen.

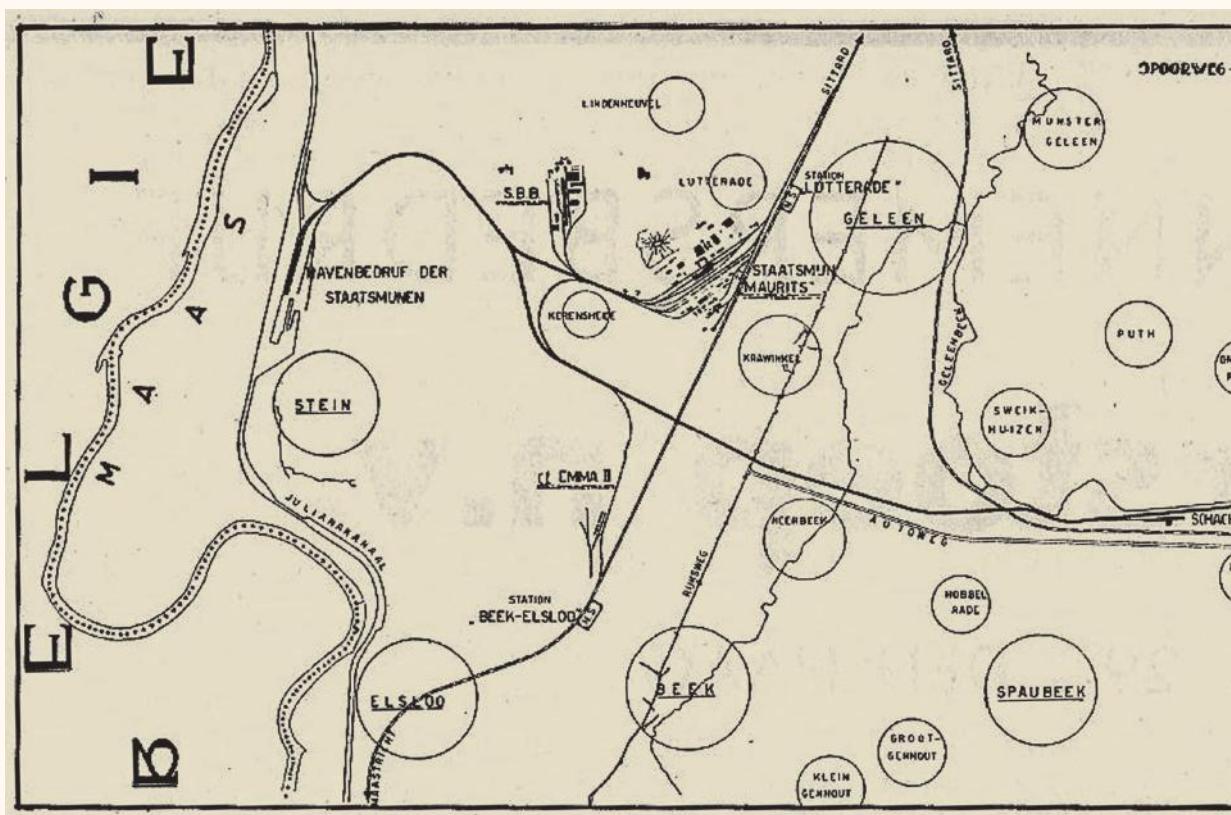
Op 1 januari 1967 wordt het staatsbedrijf 'Staatsmijnen in Limburg' geprivatiseerd en spreekt men van 'N.V. Nederlandse Staatsmijnen'. In januari 1970 wordt dit 'Dutch State Mines', afgekort DSM.

Het 'Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg' wordt dan 'Spoorweg- en Expeditiebedrijf der N.V. Nederlandse Staatsmijnen / DSM' genoemd. Op 1 maart 1970 wordt dit gewijzigd in 'DSM-Expeditie' om op 1 maart 1972 de naam 'DSM-Transport' te krijgen.

In 1970 wordt het traject Nuth - Kerensheide - Haven Stein en de verbinding van Haven Stein naar de Staatsmijn Maurits alleen nog enkelsporig bereden. Het tweede spoor wordt korte tijd later opgebroken.



Spoorwegen in Zuid-Limburg (situatie 1965)
(kaart Nederlandse Spoorwegen (N.S.) met de officiële
telegrafische afkortingen)



Officiële kaart van de Mijnspoorweg van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg uit 1950.

Op 1 april 1974 wordt de exploitatie van de emplacements te Staatsmijn Wilhelmina beëindigd. Op 13 april 1974 wordt de exploitatie van de Mijnspoorweg en de daaraan gelegen emplacements en raccordementen ten oosten van Kerensheide gestaakt.

Op 31 december 1974 beëindigt DSM-Transport de activiteiten als zelfstandig spoorwegbedrijf nadat eerder dat jaar de laatste nog in bedrijf zijnde staatsmijn, de Staatsmijn Emma, is gesloten.

Per 1 januari 1975 wordt de exploitatie van het nog resterende deel van de Mijnspoorweg ten westen van Kerensheide met de daarop aansloten emplacements ondergebracht bij de Afdeling Railtransport van het Stikstofbindingsbedrijf B.V. (SBB) en de Unie van Kunstmestfabrieken (UKF) met DSM als voornaamste aandeelhouder.

In 1987 wordt UKF overgenomen door DSM. De Afdeling Railtransport gaat vanaf dat moment deel uitmaken van de Divisie Meststoffen van DSM, vervolgens in 1991 van de Divisie Chemicaliën en



Interieur van de 1'D1'h2t-locomotief SM 48. Staatsmijn Emma, 12 oktober 1949.

(Foto: Voorlichtingsdienst der Staatsmijnen in Limburg)

Stoomlocomotieven van de Spoorwegdienst en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg

Bij de Spoorwegdienst der Staatsmijnen in Limburg (S.M.) en het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg (S.E.B.) zijn in de periode van 1908 tot 1961 in totaal 79 stoomlocomotieven in dienst die een SM-nummer hebben gekregen.

Indien nodig worden stoomlocomotieven van andere maatschappijen gehuurd.

Type stoomlocomotief

Aanvankelijk wordt het type locomotief aangegeven door een asformule bestaande uit een breuk, waarbij in de noemer het aantal gekoppelde assen wordt aangegeven en in de teller het totale aantal assen ($\frac{2}{2}$; $\frac{3}{3}$; $\frac{4}{4}$).

Vanaf 1921 wordt het schema van de Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (VDEV) gebruikt waarbij de asformule gevolgd wordt door een code. Vanaf 1932 wordt gesproken over Verein Mitteleuropäische Eisenbahn-Verwaltungen (VMEV), die hetzelfde schema gebruikt.

In de asformule wordt het aantal aangedreven of gekoppelde assen door een hoofdletter weergegeven (B = 2; C = 3; D = 4).

Het aantal in het frame gelagerde voor- en achterloopassen wordt respectievelijk voor of achter deze hoofdletter in Arabische cijfers vermeld. (1B).

Als er sprake is van een loopas die in een draaistel is ondergebracht, wordt dit cijfer gevolgd door een accentteken: ' (1'D; 1'D1').

De code bestaat uit een combinatie van een [kleine] letter, een cijfer en eventueel nog een [kleine] letter. De eerste letter geeft het soort stoom aan waarmee de locomotief werkt:

n = natte of verzadigde stoom ('naszdampf'),

h = oververhitte of hete stoom ('heiszdampf')

Het volgende cijfer geeft het aantal cilinders aan. (Bn2; Dh2; 1'Dh2).

Als er na dit cijfer de letter 't' staat, is er sprake van een tenderlocomotief (t = 'tender').
(Bn2t, Bh2t, Cn2t, Ch2t, Dn2t, Dh2t, 1'D1'h2t).

Als er na dit cijfer de letters 'fl' staan, is er sprake van een vuurloze locomotief (fl = 'feuerlos').
(Bn2fl).

Een achter de locomotief gekoppelde tenderwagen waarin de kolen- en watervoorraad wordt vervoerd, kent een eigen code: het eerste cijfer geeft het aantal in het frame gelagerde assen aan. Vervolgens wordt de hoofdletter vermeld, gevolgd door de waterinhoud (in m³) van de tenderwagen. (2T6,6 ; 3T10,2 ; 3T16,5 ; 4T22,7)
Bij een tenderwagen waarbij de assen in draaistellen zijn ondergebracht, wordt het aantal assen per draaistel aangegeven, waarbij na ieder cijfer een accentteken staat. (2'2'T24,6).

Indeling van de stoomlocomotieven en hun depots

Bij de Spoorwegdienst der Staatsmijnen in Limburg (S.M.) en later het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijn in Limburg (S.E.B.) worden de stoomlocomotieven onderscheiden in:

- locomotieven voor de rangeerdienst op de emplacementen.
- locomotieven voor de treindienst op de Mijnspoorweg.
- vuurloze locomotieven voor de rangeerdienst op de brandgevaarlijke trajecten van de cokesfabrieken.

Daarnaast zijn er stoomlocomotieven van de S.M. die op bijzondere trajecten dienst doen:

- tramlocomotieven die op de stoomtramlijn van Heerlen naar Hoensbroek (Staatsmijn Emma) dienst doen.
- smalspoorlocomotieven voor het (tijdelijke) smalspoornet op het terrein van de Staatsmijn Maurits.

De stoomlocomotieven zijn ondergebracht in een van de volgende depots:

- locomotiefdepot Staatsmijn Wilhelmina
- locomotiefdepot Staatsmijn Emma
- locomotiefdepot Staatsmijn Maurits

De locomotieven voor de treindienst op de Mijnspoorweg van Staatsmijn Hendrik – Staatsmijn Emma naar Haven Stein worden in het locomotiefdepot Staatsmijn Emma ondergebracht en de locomotieven voor de treindienst op het traject Staatsmijn Maurits - Haven Stein in het locomotiefdepot Staatsmijn Maurits.

De rangeerlocomotieven worden verdeeld over de locomotiefdepots Staatsmijn Wilhelmina, Staatsmijn Emma en Staatsmijn Maurits.

Naast genoemde locomotiefdepots is er korte tijd een locomotiefdepot Staatsmijn Hendrik geweest en is er voor de locomotieven die op de stoomtramlijn dienst doen een tramremise op het terrein van de Staatsmijn Emma gebouwd.

Voor de vuurloze locomotieven die bij de Cokesfabriek Emma te Treebeek en bij de Cokesfabriek Maurits dienst doen is een eigen locomotievenloods gebouwd.

Ook de stoomlocomotieven die op de smalspoorwegen op het terrein van de Staatsmijn Maurits dienst doen, krijgen een eigen loods.

Tot 1918 wordt het groot onderhoud verricht bij de locomotiefdepots Staatsmijn Wilhelmina en Staatsmijn Emma. Vanaf oktober 1917 vindt het groot onderhoud van de locomotieven plaats in de locomotiefwerkplaats op het terrein van de Staatsmijn Hendrik.

Kleurstelling, nummerplaten en opschriften

De kleurstelling van de meeste stoomlocomotieven is vanaf 1912 tot 1921 gelijk of vrijwel gelijk aan de kleurstelling van de locomotieven van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.): olijfgroene ketel en machinistenhuis met geel-rood-gele biezen afgezet, zwarte rookkast, donkerrood onderstel, donkerrode wielen en donkerrode bufferbalken. Sommige locomotieven hebben een zwarte bovenbouw, donkerrood of zwart onderstel, donkerrode of zwarte wielen en donkerrode bufferbalken.

Tot 1917 krijgen de locomotieven rechthoekige messing nummerplaten waarop de naam van het locomotiefdepot en een volgnummer in Romeinse cijfers staat.

Vanaf oktober 1917 worden de locomotieven doorlopend genummerd in volgorde van datum van bestelling of datum van indienstneming. Alle locomotieven krijgen nu rechthoekige gietijzeren nummerplaten van het formaat 41 x 15 cm met de letters SM gevolgd door het nummer van de locomotief in Arabische cijfers. De rand, de letters en cijfers op de nummerplaten worden blank geschuurd, terwijl de ondergrond blank wordt gewreven of met zwarte crème wordt opgepoetst.

Het nummer van de locomotief voorafgegaan door de letters 'Nº' of 'Nº SM' wordt op de voorste en achterste bufferbalk aangebracht in de kleur goudgeel met slagschaduw. Soms worden de letters en de nummers op de kolentender achter het machinistenhuis of op de achterzijde van de tenderwagen vermeld.



Bij de nummerplaten is sprake van een zekere 'asymmetrie' als het locomotiefnummer uit één cijfer bestaat. (Reproductie: G.L. Schut)



Vanaf 1921 krijgen de ketel, het machinistenhuis en de rookkast van alle locomotieven de kleur donkerblauw (Pruisisch blauw), het onderstel, de wielen en de bufferbalken worden rood. Machinistenhuis en ketel worden vaak met rood-goudgeel-rode biezen versierd. De nummerplaten hebben een donkerblauwe of zwarte achtergrond waarbij de randen, de letters

SM en de cijfers de kleur rood krijgen. Soms worden de randen, de letters SM en de cijfers blank geschuurd op verzoek van het locomotiefpersoneel.

Tijdens en direct na de Tweede Wereldoorlog wordt de kleur donkerblauw bij de meeste locomotieven vervangen door zwart. Het onderstel, de wielen en de bufferbalken blijven rood. Het nummer van de locomotief voorafgegaan door de letters 'Nº' wordt bij de meeste locomotieven in de kleur wit (soms met slagschaduw) op de voorste en achterste bufferbalk geschilderd. De nummerplaten krijgen een zwarte of donkerblauwe achtergrond. De rand, de letters SM en de cijfers op de nummerplaten worden rood of wit geschilderd of worden blank geschuurd.

In 1942 wordt bij een locomotief die van de firma Dotremont wordt gehuurd, op de watertenders met witte verf het nummer '60' en de tekst 'STAATSMIJNEN IN LIMBURG' aangebracht. Het machinistenhuis, de ketel en de watertenders van deze locomotief zijn donkergroen, het onderstel, de wielen en de bufferbalken rood.

In 1945 – 1946 worden een aantal locomotieven van het Britse War Department (W.D.) gehuurd. De ketel, het machinistenhuis en de rookkast van deze locomotieven hebben de kleur legergroen, het onderstel, de bufferbalken en de wielen zijn zwart. Het nummer van de locomotief is met witte verf op de zijanten van het machinistenhuis aangebracht, voorafgegaan door de tekst 'STAATSMIJNEN Nº'. Bij de W.D.-locomotieven die in 1946 worden overgenomen, wordt de kleur legergroen vervangen door zwart. De bufferbalken krijgen een rode kleur, later worden ook het onderstel en de wielen in de kleur rood geschilderd. De locomotieven krijgen gietijzeren SM-nummerplaten. Op de bufferbalken worden de letters 'Nº' en het nummer van de locomotief met witte verf aangebracht.

In 1948 krijgen twee nieuwe locomotieven nummers van reeds afgevoerde locomotieven. Bij deze locomotieven zijn de ketel, het machinistenhuis en de rookkast donkerblauw (Pruisisch blauw) geschilderd, het onderstel, de wielen en de bufferbalken rood. Het nummer van de locomotief voorafgegaan door de letters 'Nº' is in de kleur goudgeel met slagschaduw geschilderd op de voorste en achterste bufferbalk. Het machinistenhuis en de ketel zijn met goudgeel-rode biezen versierd. De nummerplaten hebben een donkerblauwe achtergrond; de rand, de letters SM en de cijfers zijn rood.

Vanaf 1950 wordt voor het onderstel, de wielen en de bufferbalken bij enkele locomotieven de kleur lichtrood gebruikt. Bij de locomotieven die zwart worden geschilderd, wordt het zwart later soms vervangen door donkerblauw (meestal Pruisisch blauw). Een enkele keer wordt nog enige versiering aangebracht, maar ook dat wordt al spoedig achterwege gelaten. Ook wordt op de beide bufferbalken het nummer van de locomotief vermeld met eenvoudige witte letters en cijfers (zonder slagschaduw). Bij sommige locomotieven wordt het nummer aangebracht op de voorste bufferbalk en op de kolentender achter het machinistenhuis. De aanduiding 'Nº' wordt dan meestal weggelaten.

Op de locomotief worden met behulp van een mal met witte verf de volgende gegevens aangebracht:

IND: datum van indienststelling
D. GEW: . . . KG gewicht dienstvaardig in KG
K. REV: datum revisie van de ketel (ook: bij herstel van de vuurkist)
REV: datum groot onderhoud
GESCH: maand en jaar waarin de locomotief geschilderd is

De datum van indienststelling komt niet altijd overeen met de datum zoals vermeld op de 'Acte van Vergunning' van de Dienst van het Stoomwezen of de datum van levering, maar is de datum van werkelijke indienststelling (ingebruikname) van de locomotief.

Wanneer de locomotief van een nieuwe ketel is voorzien, wordt als datum van indienststelling de datum vermeld waarop de locomotief met de nieuwe ketel in dienst is genomen.

De data worden in cijfers weergegeven, van het jaartal alleen de laatste twee cijfers. Als eerste cijfer van de dag en van de maand wordt nooit het cijfer nul gebruikt. Tussen de cijfers waarmee de dag, maand en jaar of alleen maand en jaar worden aangegeven staat een punt. De punt achter de letters D en K wordt soms weggelaten, terwijl in plaats van de aanduiding IND ook de aanduiding FG voorkomt. (FG staat dan voor 'Fahrgenehmigung')

Deze gegevens worden normaliter aan de rechterzijde van de locomotief vermeld. De plaats waar deze gegevens worden aangebracht, wisselt nog wel eens: op de tender, op of onder het machinistenhuis, op of voor het cilinderblok.

Ketelnummers

Nadat de ketel van een stoomlocomotief door de Dienst voor het Stoomwezen is goedgekeurd, krijgt de ketel een ketelnummer van de Staatsmijnen in Limburg. De ketelnummers zijn in een apart systeem ondergebracht waarbij alle ketels die bij de verschillende bedrijven van de Staatsmijnen in Limburg in gebruik zijn, doorlopend worden genummerd. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen zogenaamde 'vervoerbare ketels' (zoals de ketels van de stoomlocomotieven) en de overige ketels.

Signaalinrichtingen

Het Reglement voor de Dienst op de Mijnspoorweg (R.D.M.) schrijft voor dat de locomotieven die op de Mijnspoorweg en de daaraan gelegen emplacementen dienst doen, voorzien zijn van een stoomfluit en een bel.

In 1920 hebben proefnemingen uitgewezen dat een Amerikaans model drieklankstoomfluit een duidelijker waarneembaar geluid produceert te midden van de geluiden van het mijnbedrijf. In de loop van de tijd zijn de meeste stoomlocomotieven voorzien van een dergelijke drieklankfluit.

Op de emplacementen van de Staatsmijn Wilhelmina, waar het R.D.M. niet van toepassing is, is aanvankelijk niet iedere locomotief voorzien van een bel. Dat verandert in 1936: vanaf 1 januari 1936 wordt ook te Staatsmijn Wilhelmina het gebruik van een bel voorgeschreven bij het passeren van verladings- en overwegen.

Frontlantaarns

Er zijn verschillende typen petroleumlampen als frontlantaarn in gebruik geweest. Tot de Tweede Wereldoorlog zijn het veelal messing lampen, daarna komen ook ijzeren lampen voor.

Na 1945 worden bij de locomotieven die te Staatsmijn Emma in depot zijn, acculampen als frontlantaarns gebruikt in plaats van petroleumlampen.

Ook bij de locomotieven die te Staatsmijn Wilhelmina in depot zijn, worden vanaf 1950 acculampen gebruikt in plaats van petroleumlampen. Bij wijze van experiment worden bij de locomotief SM 34 bij het locomotiefdepot te Staatsmijn Wilhelmina kleine elektrische frontlantaarns toegepast die vanuit een in het machinistenhuis geplaatste accu van stroom worden voorzien.

Bij de locomotieven die te Staatsmijn Maurits in depot zijn, blijven lange tijd petroleumlampen als frontlantaarn in gebruik. Pas tegen het eind van de jaren vijftig van de vorige eeuw worden bij enkele locomotieven van het depot te Staatsmijn Maurits de petroleumlampen vervangen door acculampen. De meeste locomotieven die te Staatsmijn Maurits in depot zijn, behouden echter hun petroleumlantaarns.

De locomotieven SM 53, SM 54, SM 56, SM 57, evenals de in 1948 in dienst genomen locomotieven met de nummers SM 6 en SM 7, zijn geleverd met een elektrische frontverlichting waarvoor de benodigde elektriciteit door een turbogenerator wordt geleverd. Later krijgen ook deze locomotieven acculampen.

De vuurloze locomotieven SM 24 en SM 39 hebben bij aflevering elektrische frontlantaarns die vanuit een accu worden gevoed. Deze accu is voor het machinistenhuis of in het machinistenhuis geplaatst. Na de Tweede Wereldoorlog worden bij de locomotief SM 24 de elektrische frontlantaarns vervangen door acculampen. Bij de vuurloze locomotief SM 39 worden de elektrische frontlantaarns ook vervangen, maar nu door petroleumlampen.

1908 – 1915

De eerste locomotieven

In 1903 begint de 'Staatsmijnen in Limburg' met de aanleg van de eerste staatsmijn: de Staatsmijn Wilhelmina te Terwinselen. Het emplacement van deze staatsmijn wordt op 5 april 1906 aangesloten op de lokaalspoorweg Heerlen – Schaesberg-Mijnstation van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.).

De eerste jaren wordt gebruik gemaakt van een locomotief van de S.S., die naast het vervoer op het traject Heerlen – Schaesberg-Mijnstation ook de aan- en afvoer van de goederenwagens op het emplacement van de Staatsmijn Wilhelmina verzorgt.

Voor het rangeerwerk op het emplacement beschikt de Staatsmijn Wilhelmina over twee Belgische trekpaarden: twee ruinen met de namen Max en Moritz. In 1908 wordt te Staatsmijn Wilhelmina een eigen stoomlocomotief in dienst genomen en verhuizen de Belgische trekpaarden als 'rangeerpaarden' naar het locomotiefdepot Heerlen van de S.S.

In de loop van 1908 wordt voor rekening van de Staat der Nederlanden begonnen met de aanleg van een lokaalspoorweg die de tweede staatsmijn, de Staatsmijn Emma te Treebeek, verbindt met Station Nuth. Deze (voorlopig) enkelsporige 'Mijnspoorweg' wordt op 1 mei 1910 officieel in gebruik genomen, tegelijk met het rangeeremplacement op het terrein van de Staatsmijn Emma en het overgave-emplacement te Station Nuth. Te Station Nuth is er een aansluiting op de door de S.S. geëxploiteerde spoorlijn Sittard – Herzogenrath.

Aanvankelijk is de exploitatie van de Mijnspoorweg in handen van de S.S. Voor het vervoer over de lokaalspoorlijn Station Nuth – Staatsmijn Emma wordt op 22 april 1910 door

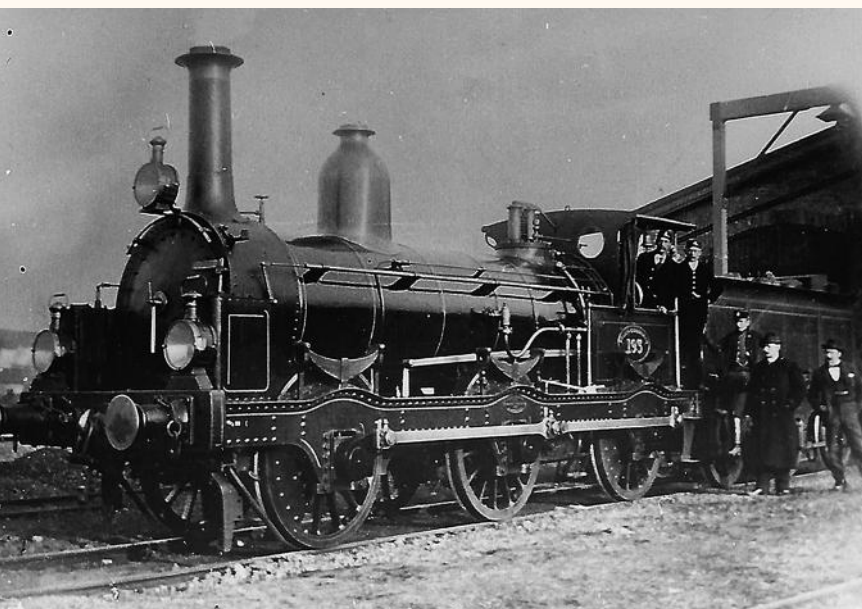
de S.S. voor rekening van de Staatsmijnen in Limburg 'een locomotief met twee beampten' ter beschikking gesteld 'op met den Spoorwegdienst (van de S.S.) vast te stellen uren, bij welke vaststelling zooveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de belangen van het mijnbedrijf'. Deze overeenkomst tussen beide staatsbedrijven komt tot stand nadat machtiging is verkregen van het Ministerie van Landbouw, Handel en Nijverheid – waaronder de Staatsmijnen in Limburg ressorteert – en van het Ministerie van Waterstaat – waaronder de S.S. ressorteert. Vanwege het toenemende vervoer van goederen en personen zal de locomotief van de S.S. vanaf 25 oktober 1910 'dagelijks' worden ingezet en vanaf 16 oktober 1911 ook op zondag.

[Onder "dagelijks" wordt verstaan: op alle werkdagen, dus van maandag tot en met zaterdag.]

In de praktijk is er 'één daartoe aangewezen locomotief' van het S.S.-depot Heerlen voor het vervoer over de Mijnspoorweg beschikbaar. Lang heeft deze situatie niet geduurd, want in het najaar van 1911 wordt op advies van de S.S. door de Nederlandse regering besloten dat 'gezien het bijzondere karakter van den locaalspoorweg en de daaraan gelegen emplacements' het vervoer over de Mijnspoorweg voortaan door de Staatsmijnen in Limburg met eigen materieel wordt uitgevoerd.

De exploitatie van de Mijnspoorweg wordt nu door de 'Spoorwegdienst Mijn Emma' (S.M.E.) uitgevoerd in samenwerking met de S.S..

In het voorjaar van 1912 wordt door de S.M.E. de eerste locomotief in dienst genomen. De locomotief van de S.S. wordt voorlopig nog "in reserve" gehouden totdat in de zomer van 1913 een tweede locomotief bij de S.M.E. in dienst komt.



De laatste dienst voor locomotief 55 193 op de Mijnspoorweg. Deze 'afscheidsfoto' is genomen voor het locomotiefdepot te Staatsmijn Emma in juni 1913.

(Foto: Centraal Archief der Staatsmijnen in Limburg / Reproductie: G.L. Schut)

Op 21 oktober 1915 wordt de Mijnspoorweg Staatsmijn Emma – Station Nuth uitgebreid met het traject van Staatsmijn Emma naar de derde staatsmijn: de Staatsmijn Hendrik, die vanaf 1911 bij Rumpen wordt aangelegd.

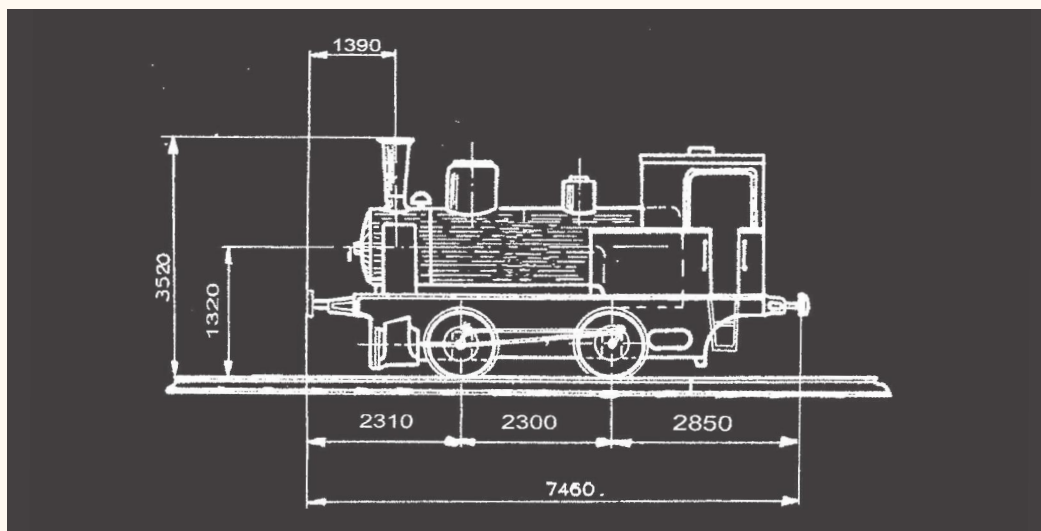
In de periode 1908 - 1915 worden door de Staatsmijnen in Limburg vijf stoomlocomotieven aangeschaft:

- een Bn2t-locomotief met de naam WILHELMINA, die in 1908 te Staatsmijn Wilhelmina als rangeerlocomotief in dienst komt. In 1915 wordt deze locomotief naar het emplacement van de Staatsmijn Hendrik overgeplaatst en krijgt daar het nummer HENDRIK I.

- vier Cn2t-locomotieven, waarvan drie locomotieven met de nummers EMMA I, EMMA II en EMMA III in de periode 1912 - 1914 bij de S.M.E. te Staatsmijn Emma in dienst komen voor de persontreinen en de goederentreinen op de Mijnspoorweg. De vierde locomotief met het nummer WILHELMINA I komt in 1915 als rangeerlocomotief te Staatsmijn Wilhelmina in dienst.

Per 1 januari 1917 worden de locomotieven ondergebracht bij de 'Spoorwegdienst der Staatsmijnen in Limburg'(S.M.). Door de S.M. wordt in oktober 1917 een nieuw nummerschema in gebruik genomen, waarbij de locomotieven HENDRIK I, EMMA I, EMMA II, EMMA III en WILHELMINA I de nummers SM 1 tot en met SM 5 krijgen in volgorde van datum van indienstneming.

Bn2t-locomotief WILHELMINA (HENDRIK I) (SM 1)



Bij het in productie komen van de Staatsmijn Wilhelmina in 1907 wordt in overleg met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.) door de directie van de Staatsmijnen in Limburg besloten een eigen locomotief aan te schaffen 'voor het verdeelen der wagens over de verschillende sporen en het samenstellen van treinen'. Op advies van de S.S. wordt gekozen voor een '½ Tenderlokomotive für Berg- und Hüttenwerke' die door de firma Orenstein & Koppel uit voorraad kan worden geleverd. Deze in 1907 gebouwde Bn2t-locomotief, die de naam WILHELMINA krijgt, komt op 4 maart 1908 te Staatsmijn Wilhelmina in dienst.

De locomotief WILHELMINA heeft twee buitenliggende cilinders met bakschuiven. De stoomverdeling is volgens Allan waarbij het ganghandel als trekhandel is uitgevoerd. De stoomdom is voorzien van twee veerbalans-veiligheidskleppen. Op het dak van het machinistenhuis staat een Duits model hoogtonige stoomfluit. De locomotief is voorzien van een stoomrem en een valrem, waarbij de remblokken aan de voorzijde van de wielen zijn geplaatst. Zowel voor als achter de drijfwielen (het tweede stel wielen) kan zand worden gestrooid vanuit de zandkast op de ketel. De zandstrooi-inrichting werkt met stoom. De kolenvoorraad is in de links en rechts voor het machinistenhuis geplaatste kolentenders ondergebracht. De watervoorraad bevindt zich tussen de frameplaten. In het machinistenhuis is een verticale reguleursleutel aanwezig. Een condensatiesmeertoestel zorgt voor het smeren van de zuigers en bakschuiven. De ketel en het machinistenhuis hebben de kleur groen, de rookkast en schoorsteen zwart, het onderstel, de wielen en bufferbalken rood. Op de kolentender is een messing naamplaat met het opschrift WILHELMINA bevestigd.



Locomotief WILHELMINA met personeel van het locomotiefdepot Staatsmijn Wilhelmina, 1910.
(Foto: Fam. Rietveld / Reproductie: G.L. Schut)

In oktober 1915 verhuist de Bn2t-locomotief WILHELMINA naar het locomotiefdepot Staatsmijn Hendrik om met het nummer HENDRIK I in de rangeerdienst te worden ingezet. De locomotief wordt voorzien van een bel, zoals voorgeschreven voor de trein- en rangeerdienst op de Mijnspoorweg. Deze handbel wordt aan de rechterzijde van het machinistenhuis in de deuropening aan een leren riempje opgehangen.

Per 1 januari 1917 wordt het rollend materieel dat eigendom is van de Staatsmijnen in Limburg ondergebracht bij de 'Spoorwegdienst der Staatsmijnen in Limburg' (S.M.).

In oktober 1917 wordt door de S.M. een nieuw nummerschema in gebruik genomen waarbij de locomotief HENDRIK I het nummer SM 1 krijgt.

De messing nummerplaten met het nummer HENDRIK I worden vervangen door gietijzeren nummerplaten met het nummer SM 1, die op de zijwanden van de kolentenders voor het machinistenhuis worden aangebracht.

In juni 1917 besluit de directie van de Staatsmijnen in Limburg voor het vervoer van mijnwerkers een stoomtramlijn van Heerlen naar de Staatsmijn Emma in Hoensbroek aan te leggen. Deze stoomtramlijn zal vanaf mei 1918 door de Limburgsche Electriche Spoorweg-Maatschappij (L.E.S.M.) worden geëxploiteerd met materieel van de S.M.

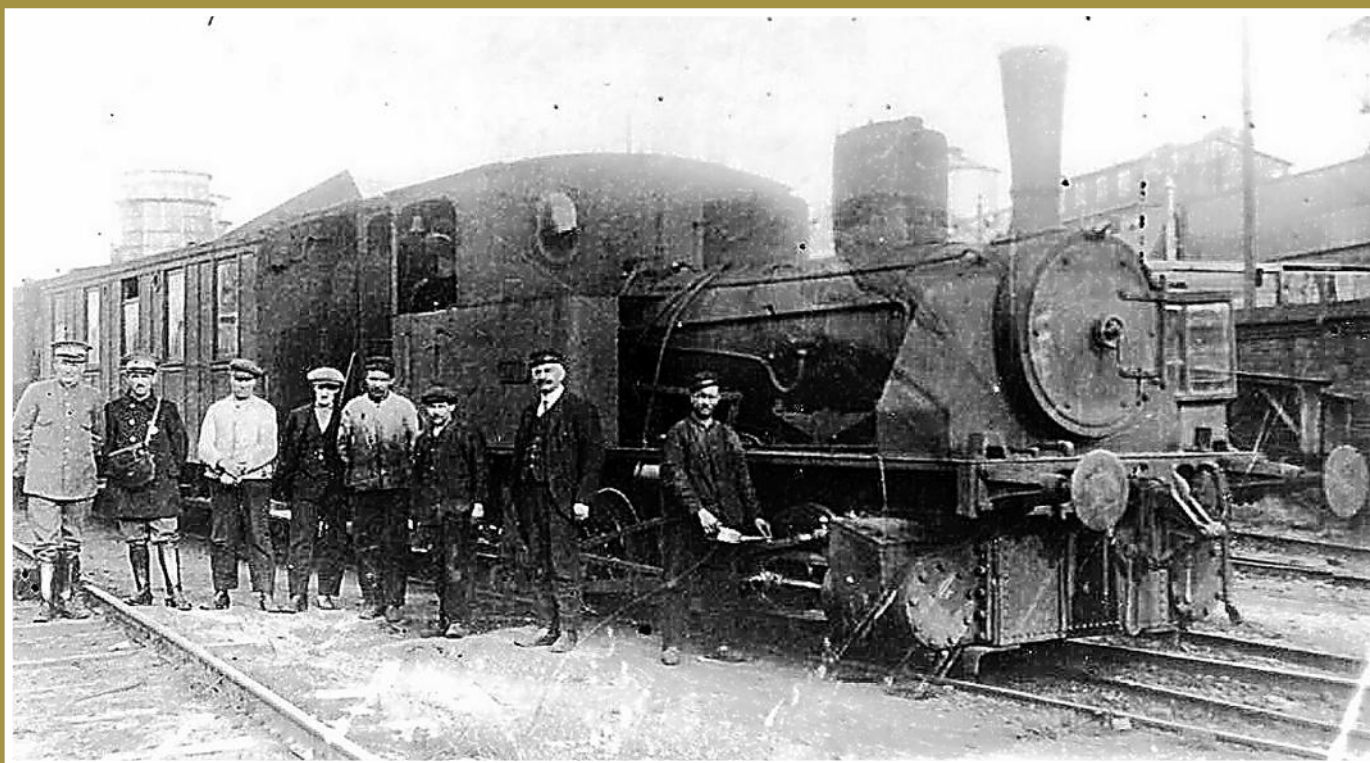
Een aantal door de S.M. van de L.E.S.M. overgenomen tramlocomotieven blijken echter niet meer dienstvaardig te zijn en moeten eerst bij het locomotiefdepot Staatsmijn Emma gereviseerd worden voordat zij op de tramlijn kunnen worden ingezet.

Om in de wintermaanden van 1918 over voldoende locomotieven te kunnen beschikken, wordt de locomotief SM 1 bij het locomotiefdepot Staatsmijn Emma aangepast voor de tramdienst. Daarbij wordt de stoomrem van de locomotief vervangen door een Westinghouse-rem, zodat de op de tramlijn in te zetten personenrijtuigen kunnen worden beremd. Ook krijgt de locomotief een stoomverwarmingsinrichting voor personenrijtuigen.

De luchtpomp van de Westinghouse-reminstallatie komt links naast de ketel boven de voetplaat te staan. De uitlaat van de luchtpomp wordt aan de schoorsteen bevestigd.

De locomotief SM 1 komt bij de op het terrein van de Staatsmijn Emma gebouwde tramremise in depot en wordt vanaf november 1918 regelmatig op de stoomtramlijn ingezet.

Op 1 juni 1922 wordt de stoomtramlijn Heerlen - Hoensbroek (Staatsmijn Emma) door de Limburgsche Tramwegmaatschappij (L.T.M.) overgenomen. De locomotief SM 1 wordt door de L.T.M. van de S.M. gehuurd en blijft op de stoomtramlijn dienst doen totdat de exploitatie van de stoomtramlijn op 1 november 1923 door de L.T.M. wordt beëindigd.

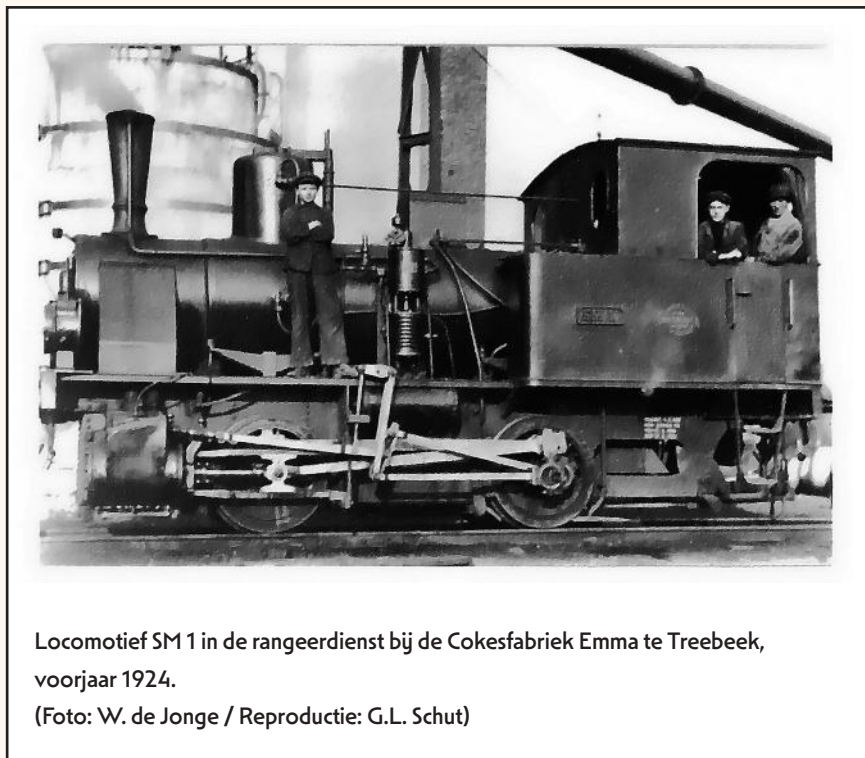


Personeel van de L.E.S.M. naast de locomotief SM 1 bij de tramremise te Staatsmijn Emma, 1922.
(Archief L.T.M. / Reproductie: G.L. Schut)

Voordat de locomotief SM 1 weer bij de S.M. in dienst komt, wordt de locomotief naar de locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik overgebracht. Omdat er sprake is van enig achterstallig onderhoud moet de locomotief SM 1 eerst gereviseerd worden.

Bij deze revisiebeurt wordt de stoomverwarmingsinrichting verwijderd. Om het water nemen te vergemakkelijken is een afneembare trechter geconstrueerd die op de vulopening van de watertender kan worden geplaatst. De ketel, de tenders en het machinistenhuis worden donkerblauw (Pruisisch blauw) geschilderd en versierd met rood-goudgeel-rode biezen. Het onderstel, de wielen en de bufferbalken blijven rood.

Vanaf 1924 tot 1934 is de locomotief te Staatsmijn Emma in depot en verricht rangeerdiensten op de emplacementen van de Staatsmijn Emma en de Cokesfabriek Emma te Treebeek.



Locomotief SM 1 in de rangeerdienst bij de Cokesfabriek Emma te Treebeek, voorjaar 1924.

(Foto: W. de Jonge / Reproductie: G.L. Schut)

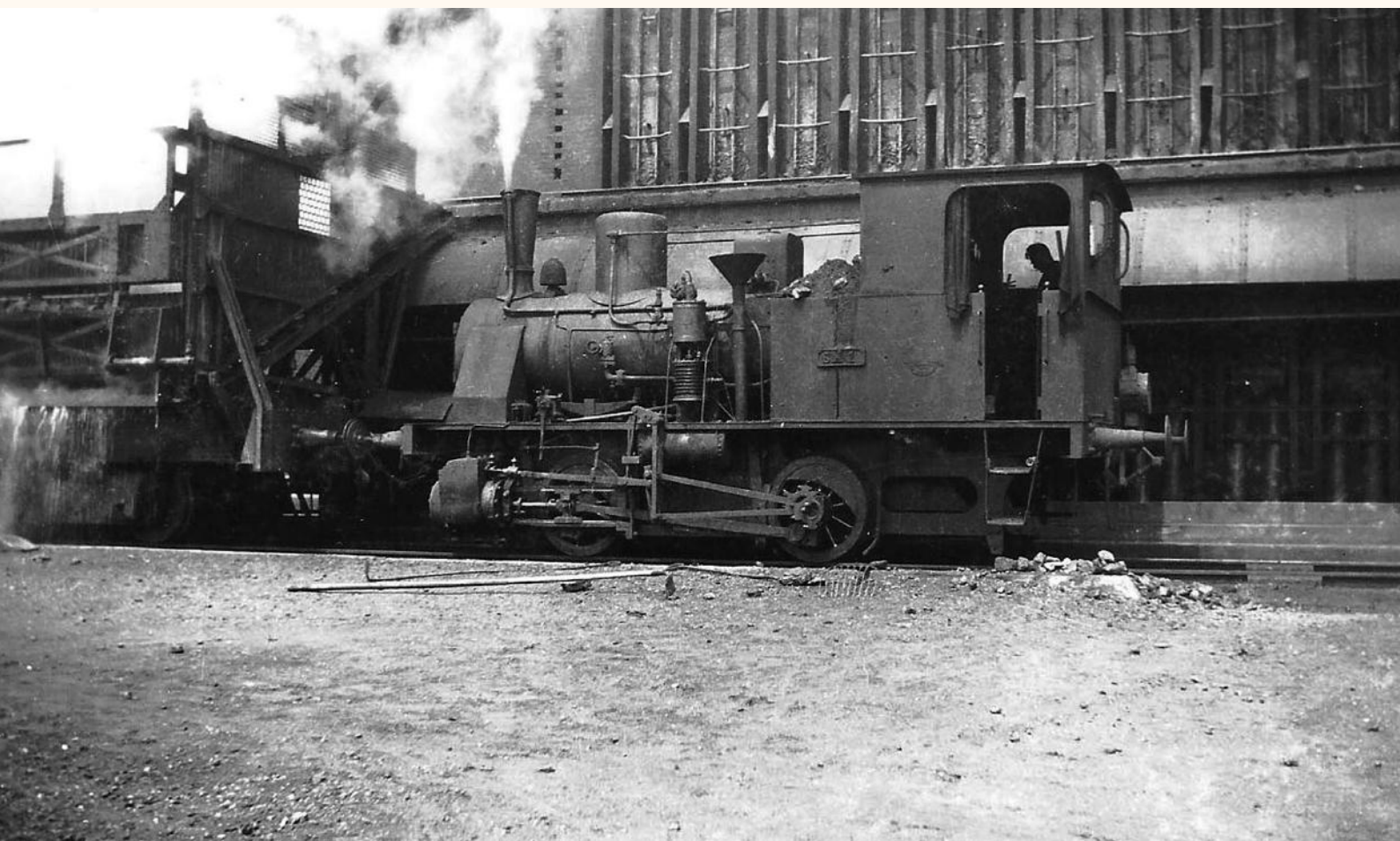
In 1934 wordt de ketel van de locomotief SM 1 door de Dienst voor het Stoomwezen afgekeurd en wordt de locomotief bij de locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik buiten dienst gesteld.

Vanwege een tekort aan rangeerlocomotieven bij de Cokesfabriek Emma te Treebeek besluit de S.M. de locomotief SM 1 te voorzien van een nieuwe ketel, die door Werkspoor wordt geleverd. De veerbalansveiligheidskleppen op de stoomdom worden vervangen door twee Ackermann-veiligheidskleppen boven de vuurkist op de ketel. Voor het controleren van het waterpeil worden twee peilglazen aangebracht. In plaats van de Gresham & Craven-injecteurs komen er twee zelfaanzuigende horizontale Friedmann-injecteurs. De verticale reguleursleutel wordt vervangen door een vleugelvormig model. De locomotief krijgt een met luchtdruk bediende zandstrooi-inrichting.

Het condensatiesmeertoestel wordt vervangen door een Friedmann-smeerpers, die op de linker voetplaat wordt gemonteerd. Op de ketel wordt achter de schoorsteen een luchtbel geplaatst. De hoogtonige stoomfluit op het dak van het machinistenhuis wordt vervangen door een Amerikaans model drieklankstoomfluit, die aan de voorzijde van het machinistenhuis wordt bevestigd.

Op 4 juni 1935 komt de locomotief SM 1 in dienst als rangeerlocomotief op het emplacement van de Cokesfabriek Emma te Treebeek en op de blusbaan van deze cokesfabriek.

Locomotief SM 1 op de blusbaan van de Cokesfabriek Emma te Treebeek, 23 juni 1937. (Foto: H. Waldorp)



Eind 1942 wordt de locomotief ingezet op de spooransluiting van de Staatsmijn Hendrik naar de bruinkoolgroeve 'Energie'.

In oktober 1944 is de locomotief te Staatsmijn Maurits in depot als reserve-locomotief voor de rangeerdienst op de emplacementen van de Cokesfabriek Maurits.

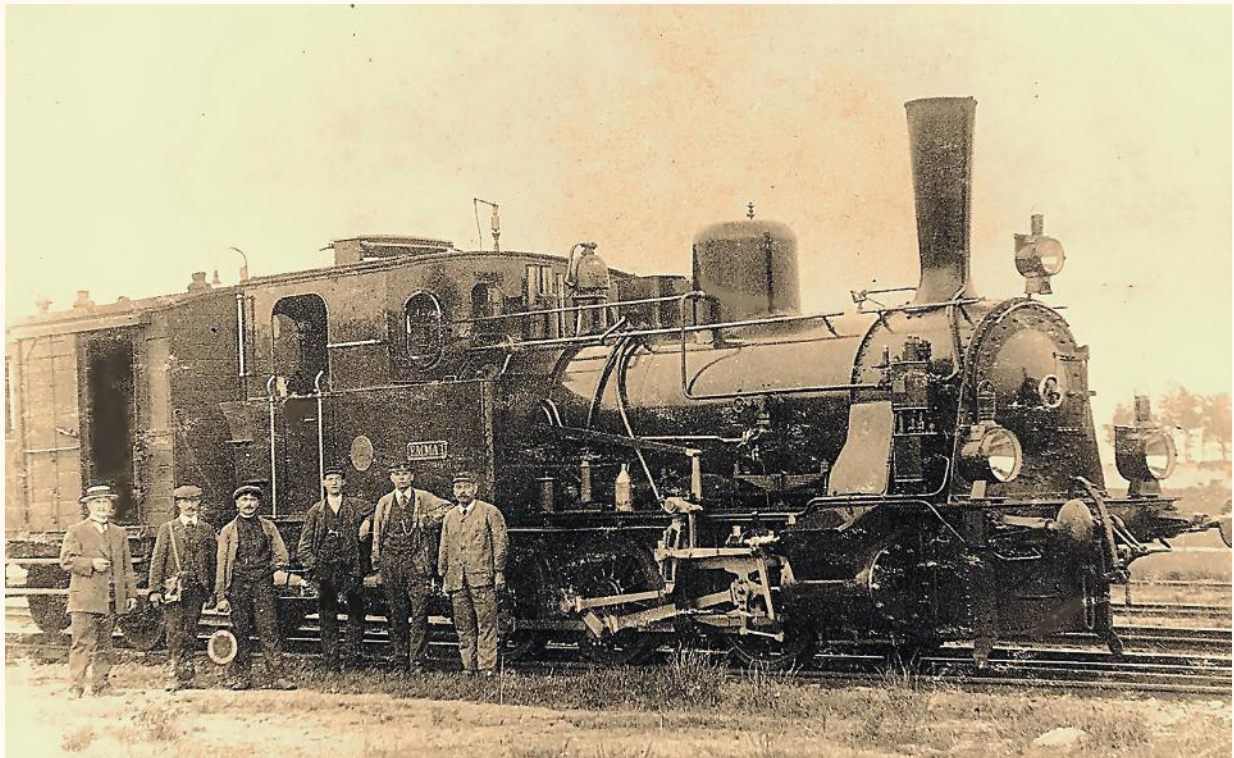
De locomotief SM 1 wordt in november 1946 bij de locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik buiten dienst gesteld.

Op 3 december 1947 wordt de locomotief verkocht aan Wanders' IJzer- en Metaalhandel te Heerlen, die in januari 1948 de locomotief op het terrein van de Staatsmijn Hendrik sloop.

Cn2t-locomotieven EMMA I (SM 2), EMMA II (SM 3), EMMA III (SM 4), WILHELMINA I (SM 5)

Locomotief EMMA I met personeel van de personentrein Staatsmijn Emma -Station Nuth, augustus 1913.

(Foto: J. Belles / Reproductie: G.L. Schut)



In de loop van 1908 wordt begonnen met de aanleg van een (voorlopig) enkelsporige lokaalspoorweg die de tweede staatsmijn, de Staatsmijn Emma te Treebeek, verbindt met Station Nuth. Deze 'Mijnspoorweg' met een rangeeremplacement te Staatsmijn Emma en het overgave-emplacement te Station Nuth wordt op 1 mei 1910 officieel in gebruik genomen. Te Station Nuth is er een aansluiting op de door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.) geëxploiteerde spoorlijn Sittard - Herzogenrath.

Het vervoer over lokaalspoorlijn Station Nuth - Staatsmijn Emma wordt de eerste tijd uitgevoerd met materieel van de S.S. voor rekening van de Staatsmijnen in Limburg.

In het najaar van 1911 wordt op advies van de S.S. door de Nederlandse regering besloten dat 'gezien het bijzondere karakter van den locaalspoorweg en de daaraan gelegen emplacements' het vervoer over de Mijnspoorweg voortaan door de Staatsmijnen in Limburg met eigen materieel wordt uitgevoerd. Voor de exploitatie van de Mijnspoorweg van Nuth naar de Staatsmijn Emma en de daaraan gelegen emplacements wordt door de Staatsmijnen in Limburg in samenwerking met de S.S. in 1911 een eigen spoorwegbedrijf opgericht: de 'Spoorwegdienst Mijn Emma' (S.M.E.). Op advies van de S.S. worden door de Staatsmijnen in Limburg een drietal Cn2t-locomotieven van het type 'Crefeld b' van Hohenzollern aangeschaft. Deze locomotieven zijn zowel voor de personen- en goederentreindienst op de Mijnspoorweg geschikt, als voor de rangeerdienst op de emplacements. De eerste Cn2t-locomotief van het type 'Crefeld b' kan door Hohenzollern uit voorraad worden geleverd en wordt door de S.M.E. met het nummer EMMA I op 10 februari 1912 te Staatsmijn Emma in dienst genomen.

In 1912 wordt een tweede locomotief van het type 'Crefeld b' bij Hohenzollern besteld. Deze komt op 12 juni 1913 met het nummer EMMA II te Staatsmijn Emma in dienst.

Vanwege het inmiddels sterk toegenomen personenvervoer over de Mijnspoorweg wordt in 1913 een derde locomotief van het type 'Crefeld b' bij Hohenzollern besteld, die op 5 juli 1914 met het nummer EMMA III te Staatsmijn Emma in dienst komt.



Locomotief EMMA II op het emplacement Staatsmijn Hendrik, oktober 1915.

(Foto: Centraal Archief der Staatsmijnen in Limburg / Reproductie: G.L. Schut)

Naast de drie voor de S.M.E. bestemde locomotieven wordt in 1914 door de Staatsmijnen in Limburg een vierde Cn2t-locomotief van het type 'Crefeld b' bij Hohenzollern besteld. Deze locomotief, die de naam WILHELMINA I krijgt, is bestemd voor de rangeerdienst op de emplacements van de Staatsmijn Wilhelmina.

Op 2 augustus 1915 komt de locomotief WILHELMINA I te Staatsmijn Wilhelmina in depot. De locomotief gaat daar de Bn2t-locomotief WILHELMINA vervangen, die naar het locomotiefdepot Staatsmijn Hendrik verhuist.

De locomotieven EMMA I, EMMA II, EMMA III en WILHELMINA I zijn typisch Duitse Cn2t-locomotieven met buitenliggende cilinders met bakschuiven. De stoomverdeling is volgens Walschaerts, waarbij het ganghandel als schroefhandel is uitgevoerd. Op de ketel is boven de vuurkist een Ramsbottom-veiligheidstoestel geplaatst. De kolenvoorraad is in drie afzonderlijke tenders ondergebracht: twee kleinere tenders links en rechts voor het machinistenhuis en de grootste tender achter het machinistenhuis.

De watervoorraad, die bij de locomotieven EMMA I en WILHELMINA I groter is dan bij de locomotieven EMMA II en EMMA III, bevindt zich tussen de frameplaten.

Locomotief WILHELMINA I is bij aflevering voorzien van een ketel waarbij de vlampijpen in een afwijkend patroon zijn geplaatst, waardoor er in vergelijking met de locomotieven EMMA I, EMMA II en EMMA III een groter totaal verwarmend oppervlak aan de waterzijde bestaat.

De locomotieven EMMA I, EMMA II, EMMA III en WILHELMINA I hebben een Duits model hoogtonige stoomfluit op het dak van het machinistenhuis. Tussen de zandkast en het veiligheidstoestel is op de ketel een stoombel geplaatst. In het machinistenhuis is een vleugelvormige reguleursleutel aanwezig. De ketel is voorzien van twee Gresham & Craven-injecteurs. Het waterpeil in de ketel kan met behulp van één peilglas en drie proefkranen worden gecontroleerd. De locomotieven zijn voorzien van een stoomverwarmingsinrichting voor personenrijtuigen en een Westinghouse-reminstallatie. De luchtpomp staat rechts naast de rookkast op de voetplaat. De uitlaat van de luchtpomp is aan de schoorsteen bevestigd. De locomotieven zijn tevens voorzien van een valrem. De remblokken zijn voor de wielen geplaatst. Vanuit de zandkast, die op de ketel is geplaatst, kan zowel voor als achter het tweede stel wielen (de drijfwielen) zand worden gestrooid. De zandstrooi-inrichting wordt vanuit het machinistenhuis handmatig bediend. De locomotieven zijn voorzien van een condensatiesmeertoestel.

Hohenzollern levert de locomotieven af met een olijfgroene bovenbouw, zwarte rookkast en schoorsteen, rood onderstel, rode wielen en rode bufferbalken. Ketel, tenders en machinistenhuis zijn versierd met rood-zwart-rode biezen. Locomotief EMMA I krijgt een ronde messing fabrieksplaat op de zijkant van het machinistenhuis, de overige locomotieven krijgen een kleinere, ovale fabrieksplaat van gietijzer op de zijkant van de kolentender achter het machinistenhuis. De door Hohenzollern geleverde messing nummerplaten met de nummers EMMA I, EMMA II, EMMA III en WILHELMINA I zijn aan de zijwanden van het machinistenhuis bevestigd.

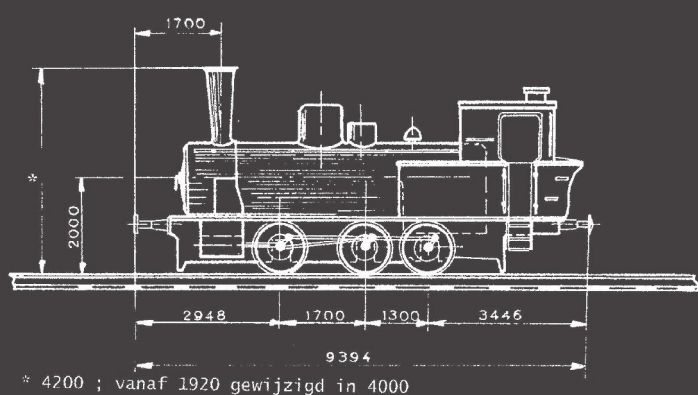
Per 1 januari 1917 wordt het rollend materieel dat eigendom is van de Staatsmijnen ondergebracht bij de 'Spoorwegdienst der Staatsmijnen in Limburg' (S.M.).

In oktober 1917 wordt door de S.M. een nieuw nummerschema ingevoerd: locomotief EMMA I krijgt het nummer SM 2, locomotief EMMA II het nummer SM 3 en locomotief EMMA III het nummer SM 4. De locomotieven SM 2, SM 3 en SM 4 zijn op dat moment te Staatsmijn Emma in depot. In het najaar van 1917 komt ook de locomotief WILHELMINA I te Staatsmijn Emma in depot en krijgt dan het nummer SM 5.

De messing nummerplaten met de nummers EMMA I, EMMA II, EMMA III en WILHELMINA I worden vervangen door gietijzeren nummerplaten met de nummers SM 2, SM 3, SM 4 en SM 5, die op de zijwanden van de kolentenders voor het machinistenhuis worden aangebracht.

In 1920 worden de schoorstenen van de locomotieven SM 2, SM 3, SM 4 en SM 5 vervangen door schoorstenen die 20 cm korter zijn.

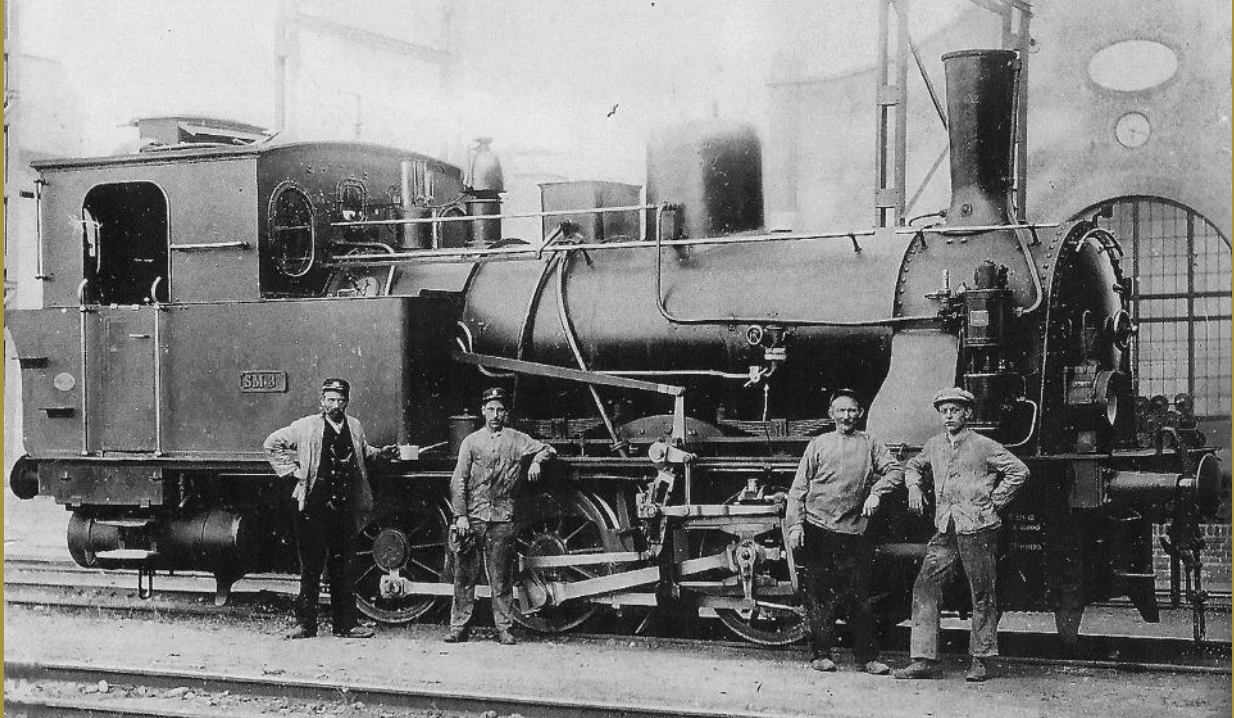
Bij de locomotief SM 5 worden in 1924 scheurtjes in de pijpenplaten geconstateerd. Daarop heeft Hohenzollern nog datzelfde jaar alle vlampijpen en de voorste en achterste pijpenplaat vervangen. Het verwarmend oppervlak aan de waterzijde is daarna gelijk aan dat van de locomotieven SM 2, SM 3 en SM 4.



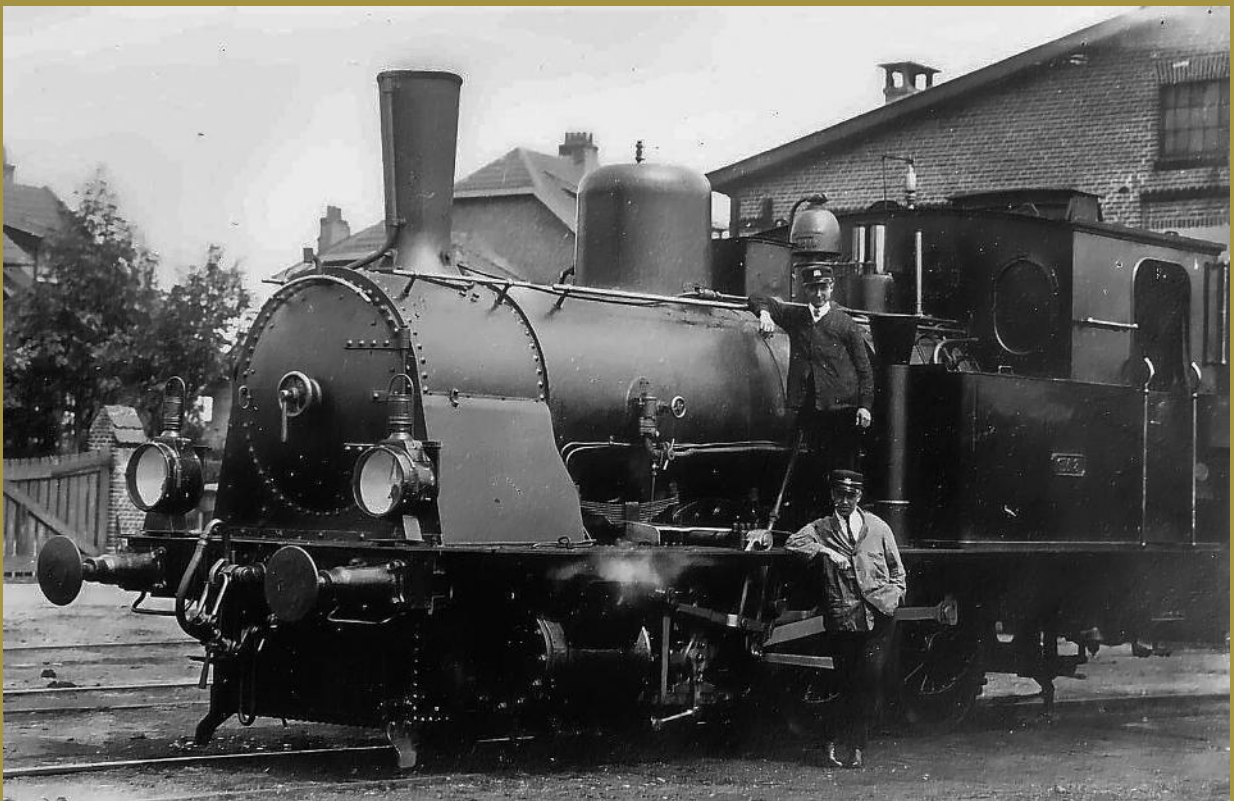
Vanaf 1924 worden de locomotieven SM 2, SM 3, SM 4 en SM 5 donkerblauw (Pruisisch blauw) geschilderd met rood onderstel, rode wielen en rode bufferbalken. De ketel, de tenders en het machinistenhuis worden versierd met rood-goudgeel-rode biesen. Op de vulopeningen van de watertender wordt een [afneembare] trechter geplaatst om het water nemen te vergemakkelijken. Omdat de

locomotieven nog voornamelijk in de rangeerdienst en voor korte goederentreinen worden ingezet wordt de stoomverwarmingsinrichting verwijderd.

De locomotieven SM 3, SM 4 en SM 5 krijgen tevens bredere voetplaten. Locomotief SM 2 heeft altijd de oorspronkelijke smalle voetplaten behouden.



Locomotief SM 3 met korte schoorsteen bij de locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik, 1920.
(Foto: dhr. Langhorst / Reproductie: G.L. Schut)



Locomotief SM 3 bij het locomotiefdepot Staatsmijn Emma, zomer 1924.
Inmiddels heeft de locomotief ook brede voetplaten gekregen.
(Foto: A.P. Bernaards / Reproductie: G.L. Schut)

De 'Emma-karretjes', zoals de locomotieven door het personeel worden genoemd, zijn vanaf 1928 niet alleen te Staatsmijn Emma in depot, maar ook regelmatig te Staatsmijn Wilhelmina.

Vanwege geluidsoverlast en klachten over zichtbeïndering onder de verladings worden in 1930 de uitlaat van de luchtpomp in de asbak geleid. De stoombel wordt vervangen door een luchtbel. De locomotieven krijgen een zandstrooi-inrichting die met luchtdruk wordt bediend. In plaats van de stoomfluit op het dak van het machinistenhuis komt er een Amerikaans model drieklankstoomfluit die aan de voorzijde van het machinistenhuis wordt bevestigd.

De Gresham & Craven-injecteurs worden vervangen door twee zelfaanzuigende horizontale Friedmann-injecteurs. De schuifkasten van de cilinders worden voorzien van snuifkleppen. In plaats van het condensatiesmeertoestel wordt een Friedmann-smeerpers op de linker voetplaat gemonteerd. De drie proefkranen en één peilglas worden vervangen door twee peilglazen. Voor de deuropeningen van het machinistenhuis komen schuiframen.

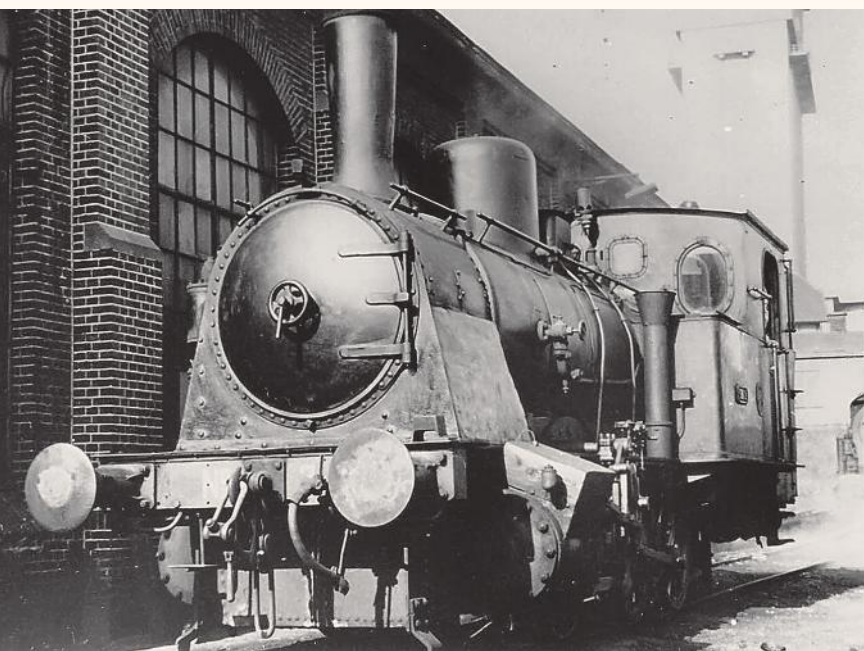
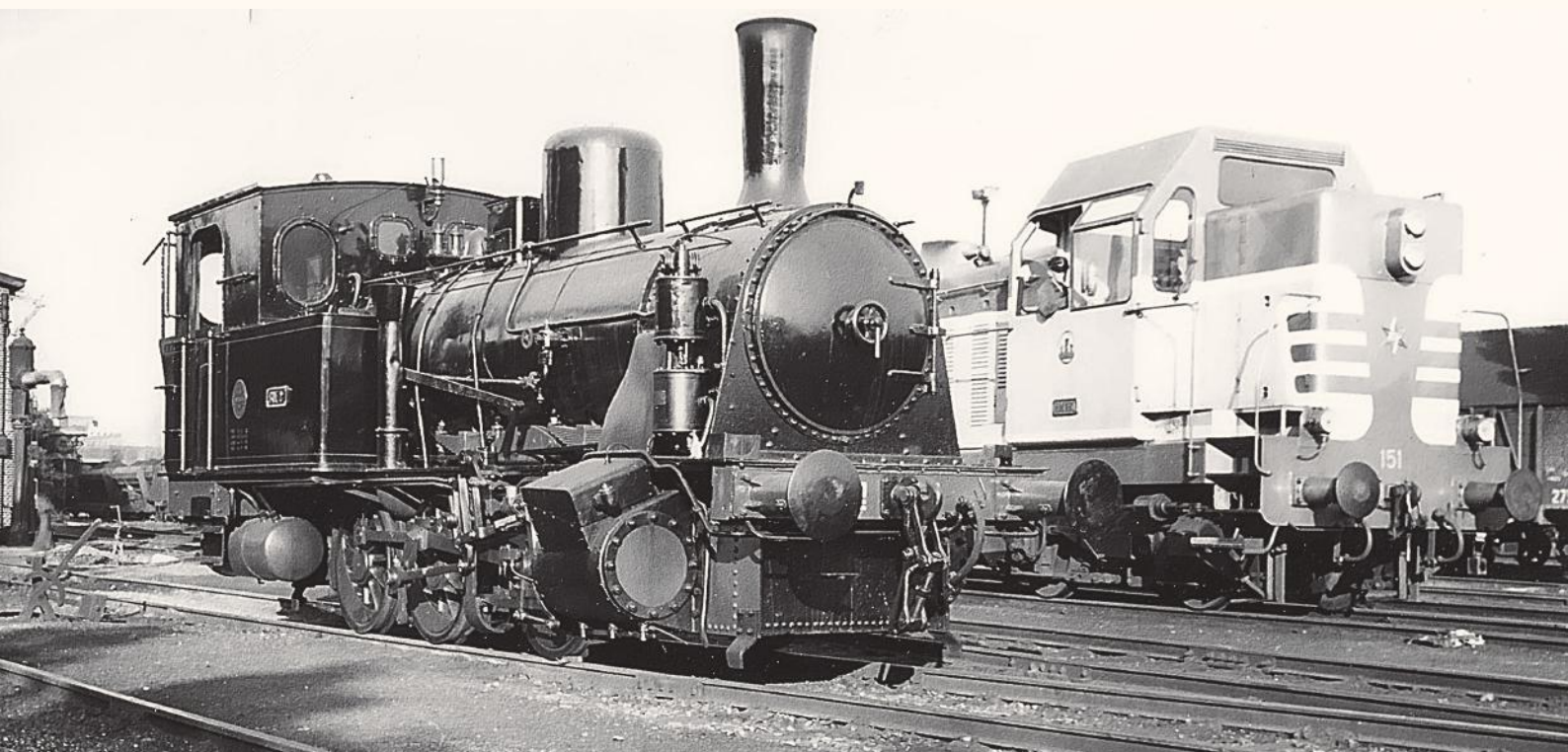
In 1934 wordt de kolentender achter het machinistenhuis verhoogd om de kolen met een grijperkraan te kunnen laden.



Locomotief SM 2 te Staatsmijn Emma, 23 juni 1937. (Foto: H. Waldorp)

Na de Tweede Wereldoorlog wordt het Ramsbottom-veiligheidstoestel vervangen door twee Ross-veiligheidskleppen. De uitlaat van de luchtpomp wordt nu in de rookkast geleid. Er komt een schuifdak op het machinistenhuis in plaats van de oorspronkelijke luchtventilatiekleppen. De locomotieven worden zwart geschilderd, het onderstel, de wielen en de bufferbalken rood. Versieringen worden daarbij niet meer aangebracht. Vanaf 1952 wordt de kleur zwart weer vervangen door donkerblauw.

'Oud en nieuw naast elkaar': de oudste 'vervoerslocomotief' (locomotief SM 2) en de nieuwste 'vervoerslocomotief' (locomotief SM 151) bij het locomotiefdepot Staatsmijn Emma, 3 augustus 1956.
(Foto: Voorlichtingsdienst der Staatsmijnen in Limburg)



Locomotief SM 3 wordt op 11 april 1958 te Staatsmijn Hendrik buiten dienst gesteld en locomotief SM 2 op 23 april 1958 te Staatsmijn Emma. De locomotieven SM 2 en SM 3 worden in december 1958 naar het opslagterrein van de Staatsmijn Hendrik verplaatst om daar door de firma de Boer & Sloten uit Purmerend te worden gesloopt.

Locomotief SM 4 wordt op 17 december 1958 en locomotief SM 5 op 15 april 1959 te Staatsmijn Maurits buiten dienst gesteld. De locomotieven SM 4 en SM 5 worden in december 1960 afgevoerd naar de firma Dotremont te Maastricht om daar te worden gesloopt.

Locomotief SM 2 als reserve-locomotief te Staatsmijn Emma, 1958. (Foto: P.Th. Reijnders)
(Op de voorste bufferbalk is bij de laatste onderhoudsbeurt per vergissing 'N^o 3' geschilderd.)