Staatsmijnen na de kolentijd

Henk Kolkman

Het spoorbedrijf van Staatsmijnen was eertijds het grootste particuliere spoorbedrijf in Nederland. De mijnsluitingen veroorzaakten een sterke teruggang in het railtransport, maar dank zij de chemie is Staatsmijnen – onder de nieuwe naam DSM – nog steeds de grootste klant van NS en is het eigen spoorbedrijf met veertien locomotieven springlevend.

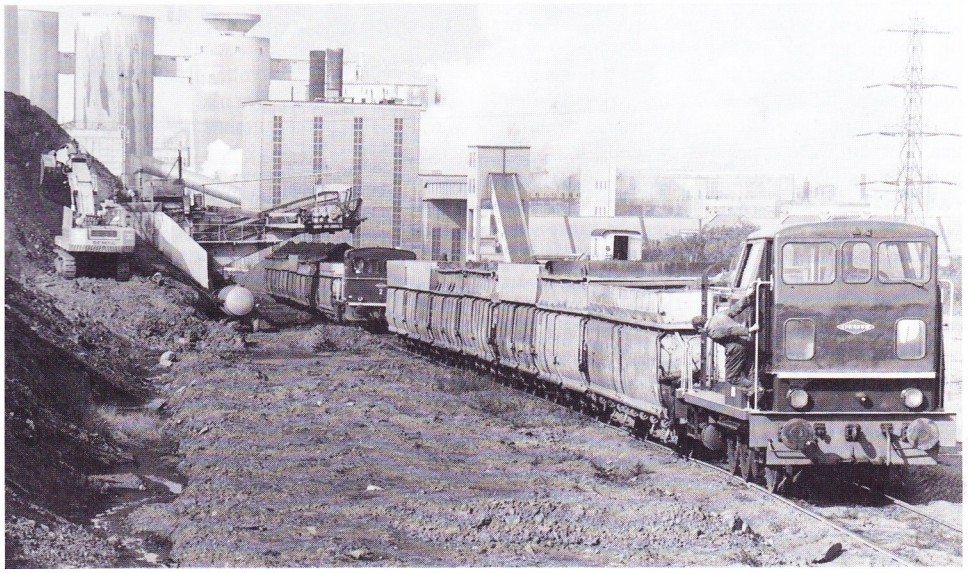
De geschiedenis van het Spoorweg- en Expeditie-bedrijf van Staatsmijnen (SM) is in diverse publikaties beschreven. Omdat niet iedereen die bij de hand zal hebben, volgt hier een korte samenvatting. De periode van de stoomtractie begon in 1908 en kende een sterke groei. Zo moest NS knarsetandend toezien hoe SM in 1935 een circa 25 km lange dubbelsporige spoorlijn opende, die de eigen haven aan het Julianakanaal in Stein en de mijnen Maurits, Emma en Hendrik met elkaar verbond. Maximaal zijn er veertig stoomlocomotieven tegelijk geweest, in type uiteenlopend van Bt tot 1D1t.

In 1950 verscheen de eerste diesellocomotief. De meeste particuliere Nederlandse mijnen bleven nog lang stoomtractie gebruiken; zo kocht de Domaniale Mijn nog in 1961 een fabrieksnieuwe stoomlocomotief. Daarentegen was bij SM in dat zelfde jaar 1961 de ontstoming voltooid. SM heeft maximaal veertig diesellocomotieven tegelijk in dienst gehad. Maar niet voor lang, want de komst van het aardgas maakte een eind aan de Limburgse kolenwinning. De SM-mijnen werden in het begin van de jaren zeventig gesloten.

Iets van de historie is terug te vinden in het Spoorwegmuseum in de vorm van ketelwagen 15001 uit 1924 met een geheel geklonken ketel. De belettering ontbreekt echter. Het in 1928 bij Uerdingen geboren zusje 15002 vertoeft als waterwagen bij de Stoomclub van Hoogovens. In het Spoorwegmuseum was gedurende enkele jaren ook de VIP-car van de SM-Voorlichtingsdienst te vinden, maar daarover later meer.

DSM

In 1930 begon SM met de produktie van kunstmest in het SBB (Stikstofbindingsbedrijf) nabij de mijn Maurits in Geleen. Later kwamen er andere chemische fabrieken bij en na de mijnsluitingen werden de chemische activiteiten nog verder uitgebreid. De naam Staatsmijnen (SM) werd toen in D.S.M. (met puntjes) veranderd. Dat was de afkorting van Dutch State Mines, maar sinds 1967 heet het concern ook voluit DSM (zonder puntjes), waarbij deze lettercombinatie geen afkorting meer voorstelt. Railtransport vormt tegenwoordig met de Haven de afdeling Transport. Deze valt onder de Divisie Meststoffen Geleen (het vroegere SBB), maar verricht ook diensten voor de Divisies Chemicals, Kunststoffen en Koolwaterstoffen.

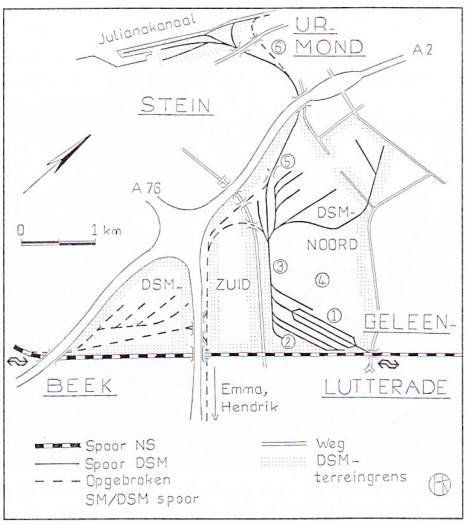


Het einde van de kolentijd wordt op treffende wijze gesymboliseerd door het afgraven van de steenberg van de mijn Maurits met van Staatsmijnen overgenomen diesellocomotieven. Op de voorgrond een Deutz-locomotief met verhoogde cabine; in het midden een Deutz-locomotief met lage cabine; 1977. *Foto: Marcel Vleugels.*

Het net

In 1974 kwam door de mijnsluitingen aan alle railvervoer van DSM ten oosten van Geleen een einde. Daardoor verminderde de spoorlengte van 210 tot 76 km. De ongeveer drie kilometer lange lijn naar DSM-haven in Stein bleef bestaan, maar is van dubbel- naar enkelspoor teruggebracht. In deze lijn bevindt zich een door de treinen bediende spoorpoort. Bij de haven ligt een sporendriehoek waar elke rangeerloc ongeveer eens per half jaar gedraaid wordt om de slijtage van de wielbanden gelijkmatig te houden.

De DSM-locatie Geleen bestaat uit DSM-Noord en -Zuid, gescheiden door de Kerenshofweg (die Geleen en Stein verbindt). Op het terrein DSM-Zuid bevond zich vroeger de cokesfabriek Emma. Op DSM-Zuid lag nog lang vrij veel spoor en er was een NS-aansluiting bij het NS-station Beek-Elsloo. Door het verplaatsen van de verladingen van de Divisie Koolwaterstoffen van DSM-Zuid naar -Noord konden deze sporen worden opgebroken. Er ligt nu nog altijd 53,6 km spoor. De overgebleven spooraansluiting met NS ligt iets ten zuiden van NS-station Geleen-Lutterade. Het overgave-emplacement op DSM-Noord telt niet minder dan acht sporen die als aankomst- en vertrekspoor kunnen dienen en nog eens twee gewone vertreksporen. Hiervandaan loopt langs de Kerenshofweg een sporenstreng die zich uiteindelijk versmalt tot de havenlijn. Vanaf deze sporenstreng lopen diverse sporen naar laad-, los- en opstelemplacementen. De maximaal toegelaten asbelasting is 22,5 ton.



Er is één spoorwegovergang in een openbare weg, namelijk in de Koestraat (die toegang tot enkele DSM-poorten geeft). De havenlijn gaat onder de weg Urmond – Stein en de A2 door en kruist op DSM-Noord een (vroeger openbare) weg door middel van een viaduct („Kunstwerk 23"). Op DSM-Noord zijn diverse spoorwegovergangen die meestal met knipperlichten beveiligd zijn. Ook is er een brug over de sporenstreng. Er zijn 154 wissels, namelijk elektrisch op afstand bediende wissels, elektrische handwissels en gewone handwissels. De seinen lijken wel op dwergseinen van NS, maar ze zijn op seinpalen geplaatst. Alleen bij de hoofdsporen kunnen de kleuren rood, groen en geel getoond worden; bij de overige sporen alleen rood en geel. Geel betekent: rangeren toegestaan.

Sporen bij DSM, locatie Geleen
(in grote lijnen; niet elk spoor is afzonderlijk aangegeven)
1. Overgave-emplacement DSM/NS
2. Wagenwerkplaats ORM
3. Centrale Post/Locomotievendepot
4. Afgegraven steenberg van de voormalige mijn Maurits
5. Kunstwerk 23
6. Bij afgraven van de steenberg gebruikt spoor

Transportstromen

Gemiddeld bevinden zich circa duizend wagens bij DSM-Geleen! Deze wagens staan onder andere bij de vijf los- en vijftien verladingsplaatsen. Op de opstelsporen zijn ook veel tijdelijk niet gebruikte wagens van NS en verhuurbedrijven weggezet. DSM en NS wisselen jaarlijks twee miljoen ton goederen uit. Dagelijks gaat het om ongeveer tweehonderd wagens in elke richting. De betrokken wagens zijn onder meer NS-wagens van de types Tds en Tads voor het vervoer van kunstmest. Verder gaat het om vele types ketelwagens van verhuurfirma's waarin diverse gassen worden aangevoerd. Schuifwandwagens zijn zelden te zien. De verste reis op DSM-terrein maken de achttien wagens met vloeibare zwavel die NS twee à drie maal per week 's nachts aanvoert (FZ 47404 Bad Bentheim 18.52 – Lutterade DSM 1.47). Vloeibare zwavel komt ook per schip. Daarom ligt het enige lospunt (voor treinen en schepen) bij de haven. Daarnaast vindt op de havenlijn intern transport met eigen wagens plaats, en wel een miljoen ton per jaar. Fosfaat wordt van de haven naar de Divisie Meststoffen vervoerd ten behoeve van de fabricage van bepaalde soorten kunstmest. Een deel van de geproduceerde kunstmest gaat in omgekeerde richting. Tot voor enkele jaren werden ook kolen van de haven naar de eigen elektrische centrales gebracht, maar die kolen worden tegenwoordig per vrachtauto aangevoerd.

Eigen wagens van Railtransport anno 1992

soort	aantal	opmerkingen
bakkenwagens (gesloten bakken)	95	voor kunstmest
bakkenwagens (open bakken)	29	voor fosfaat
kiepwagens voor kolen	10	staan terzijde
open wagens	16	voor schroot, afval
hersporingswagens	2	
platte wagens	3	
kuilwagens	1	
remwagens	1	
gewichtswagens	4	
stellingwagens	1	
onderlossers voor grind	2	baanonderhoud
totaal	164	

Lotgevallen van de drieassige Deutz-dieselocomotieven van SM

SM-nummer	bouwjaar	vertrek	bestemming
111	1962	1969	Klöckner-Mannstaedt-Troisdorf (D)
121-123	1954	1969	[1]
125	1956	1969	[1]
127-129	1957	1969	[1]
133	1958	1969	[1]
124	1956	1968	Dominiale Mijn; in 1970 naar Laura & Vereeniging als LV I
126	1956		[2]
130	1958	1969	Enka Arnhem; in 1984 naar Enka Emmen als reserve
131	1958	1973	[3]
132	1958	1969	Enka Emmen; aldaar nog dagelijks in dienst
141	1958		onbekend

[1]) Aannemer Oosterwijk voor afgraven steenberg mijn Maurits. Twee locs meteen gesloopt en vier na afloop karwei in 1978. SM 125 en 129 gingen nog naar steenkolenveredeling Van Ingen in Born. SM 129 staat nu bij Armand Lowie (B).

[2]) UKF Vondelingenplaat (Rotterdam). In 1981 tijdelijk terug naar DSM. Daarna bij handelaren Nimeta (Papendrecht) en Argentra (Nieuw-Beijerland). Sinds 1991 als monument bij autohandel Motorland (Schiedam).

[3]) NTB in Rotterdam; in 1984 naar sloperij Pametex (Den Haag); aldaar in 1986 gesloopt.

De eigen wagens

Anno 1992 heeft Railtransport 164 eigen wagens. De terzijde staande kolenwagens zijn vierassers die met luchtdruk gekiept kunnen worden. Het bovenste stuk is verwijderd om overbelasting te voorkomen. Alle andere wagens zijn tweeassig. Voor fosfaat en kunstmest worden bakkenwagens (of „kubelwagens") gebruikt. Dit zijn platte wagens met twee bakken die in de haven met een kraan van de wagens getild worden. De bakken voor fosfaat zijn open, die voor kunstmest dicht. In de SM-tijd werden ook kolen en cokes in bakkenwagens vervoerd. Voorschrift is dat beide bakken beladen worden. Verder zijn er diverse open wagens en dienstwagens.

Voor een industriespoorweg is het vrij opmerkelijk dat de eigen wagens voorzien zijn van een doorgaande luchtleiding of een luchtdrukrem. Het verschil is aangegeven met één, respectievelijk twee witte banden op de hoeken, zoals vroeger bij NS gebruikelijk was. Voorschrift is dat van elke trein een kwart van de wagens – waaronder de achterste – beremd is. Bijvoorbeeld bij Nedstaal in Alblasserdam (OdR 1984-4) en Hoogovens (OdR 1988-11/12) zijn de eigen wagens onberemd. Maar bij die bedrijven is de maximumsnelheid 15 km/h en bij DSM is die 25 km/h. Bovendien heeft het DSM-net behoorlijke hellingen.

De eerste generatie diesellocomotieven

Na de sluiting van de kolenmijnen werd het aantal locomotieven sterk verminderd. De vijf door Henschel gebouwde lijndiesellocomotieven werden in 1970/71 de serie 2900 van NS. Al in 1975 werden deze dieselelektrische machines naar Spanje doorverkocht. De hoofdmoot van het locomotievenpark bestond echter uit meer dan dertig dieselhydraulische rangeerlocomotieven, elk met drie gekoppelde assen en een vermogen tussen 450 en 600 pk. Er waren twee hoofdtypes, geleverd door Deutz, respectievelijk Werkspoor. Alle vijftien Deutz-locomotieven vonden een nieuwe bestemming. Z stuks bleven nog jaren in hun oude omgevi Ze werden namelijk samen met twee plukl verkocht aan Boskalis Oosterwijk B.V. Dit aa nemersbedrijf uit Rotterdam was van 1969 1978 bezig met het afgraven van de enor steenberg van de mijn Maurits, die een opp vlakte van 65 ha besloeg en 110 meter ho was. De mijnsteen ging per spoor naar DSM-haven aan het Julianakanaal en vanda per schip naar grindgaten bij Roermond. De g bruikte vooroorlogse Duitse ertswagens war vierassig en hadden Scharffenberg-koppeli gen. Na afloop werden de opgereden locs wagens gesloopt en werd de 5 km eigen spo van Oosterwijk opgebroken. Twee locs or sprongen de dans en gingen naar het steenko veredelingsbedrijf Van Ingen, gevestigd aan voormalige kolenhaven in Born. Eén loc dien als plukloc; de andere werd af en toe gebruik Sinds kort staat deze laatste loc bij de n nader te noemen opkoper Armand Lowie.

Minstens nog twee Deutz-locs zijn nog in a tieve dienst. Dit zijn de twee locs van Enka Emmen. Een ervan wordt dagelijks gebruikt; andere staat reserve. Omdat NS (in Zwolle) h groot onderhoud verricht, rijden deze ex-SM locs in NS-geel en -blauw rond! Vermelden waard is ook dat een ex-SM-Deutz-loc als m nument staat opgesteld bij Autohandel Moto land in Schiedam.

Van de negentien Werkspoor-locs gingen vijf in 1978 naar Udine in Italië. (Wie hee deze SM 173, 176, 177, 180 en 183 in Italië g zien?) Vier andere Werkspoor-locs gingen na de opkoper Armand Lowie, die net over de Be gische grens aan de weg tussen Maasmechele en As is gevestigd. De dienst werd voortgez met negen Werkspoor-machines. Het oude SM logo met drie koeltorens maakte plaats voor afkortingen SBB en UKF. Het SBB in Gelee was toentertijd namelijk onderdeel van de Uni van Kunstmestfabrieken UKF.

Afstandsbediening

In 1967 vond met een Deutz-drieasser va SM de eerste proef in West-Europa met a standsbediening (AB) plaats. Bij AB kan d machinist/rangeerder de loc met een draagbar zender draadloos besturen. Vanwege de reorga

De verzameling van de Belg Lowie Armand omvat dertien vroegere Werkspoor-locomotieven van Staatsmijnen; 9 augustus 1985. *Foto: Henk Kolkman.*

Na de sluiting van de mijnen veranderde het kolenvervoer op de havenlijn van richting: loc 4 nadert met vijf lege kolenwagens de haven van Stein; 26 september 1985. *Foto: Pierre de Greeuw.*

Loc 5 met ketelwagentrein kruist de overweg Koestraat te Geleen; 25 juni 1984.
Foto: Pierre de Greeuw.

nisaties ten gevolge van de mijnsluitingen kreeg deze proef echter geen direct gevolg. In 1975 werd de AB-studie hervat met het huren van een AB-loc van Hoogovens. Het voor AB verbouwen van de Werkspoor-locomotieven bleek weinig goedkoper dan het aanschaffen van nieuwe, speciaal voor AB ontworpen locomotieven. Bovendien zouden nieuwe locs minder onderhoud vergen. Hierdoor zouden niet alleen de onderhoudskosten dalen, maar door de grotere inzetbaarheid zouden ook minder locs nodig zijn. Daarom werden de negen overgebleven Werkspoor-drieassers in de jaren 1978-'80 vervangen door zes Orenstein & Koppel-diesellocs. De tweedehands markt in Nederland was echter oververzadigd. Door de sluiting van de gasfabrieken en de Limburgse mijnen en het omschakelen van veel bedrijven van per spoor aangevoerde steenkool op aardgas waren meer dan zestig diesellocs – en ook nog tientallen stoomlocs – werkloos geworden. Zodoende gingen de Werkspoor-locs – u raadt het al – naar Armand Lowie. Hij bezit anno 1992 behalve een aantal Belgische industrielocs een SM-verzameling van veertien drieassers. De dertien Werkspoorders zijn meer dan dertig jaar oud; ze staan al minstens twaalf jaar in de open lucht.

Binnenlands goederenverkeer tussen NS en DSM [1])

wagenladingtreinen			
54971	ma-vr	Lutdsm 16.54 – On 01.23	in Amf (21.50-22.58) worden wagens afgehaakt voor Amf, Bh, Ede en Emmen
54691	di-za	Amf 00.49 – Lutdsm 04.01	retourtrein 54971 met wagens van 54671 (On 21.30 – Amf 00.04) plus wagens uit regio Amf
buurtgoederentreinen			
55920	ma-vr	Lutdsm 13.52 – Std 14.05	zware trein; gaat over op 44553: wagenladingtrein naar Kinkempois (B)
55921	ma-vr	Bot 22.14 – Lutdsm 02.43	
55923	di-za	Kfh 00.46 – Lutdsm 03.56	bevat ook via Venlo uit Duitsland gekomen wagens
55925	ma	Kfh 05.29 – Lutdsm 09.12	bevat ook via Venlo uit Duitsland gekomen wagens
55926	ma-vr	Lutdsm 21.20 – Bot 02.10	zware trein; retourtrein 55921/23/25, maar wagens voor Duitsland gaan rechtstreeks via Venlo
55929	ma-za	Std 12.25 (za 12.03) – Lutdsm 12.36 (za 12.14)	zware trein; retourtrein 55920: wagens uit Kinkempois (44552 Std a. 10.26)
treinladingen beladen			
57391	ma-vr	Sloe 13.33 – Lutdsm 20.16	tankwagens met koolwaterstoffen
57934	ma-do	Lutdsm 22.30 – Sloe 06.36	zware trein; lege retourtrein 57391
57994	ma-vr	Lutdsm 16.22 – Std 16.34	zware trein; kunstmest; gaat over op FZ 47923 naar Hausbergen (F)
57995	ma-vr	Lutdsm 11.06 – Std 11.19	zware trein; gaat over op FZ 47332 naar Aulnoye of FZ 47947 naar Thionville (F)
57997	ma-vr	Lutdsm 21.50 – Std 22.04	zware trein; gaat over op FZ 47330 naar Flamboin-Gouaix (F)
57921	ma-vr	Lutdsm 18.45 – Whz 23.45	kunstmest voor Ned. Transport Bureau
treinladingen leeg			
58291	di-za	Whz 01.36 – Lutdsm 05.44	retourtrein van 57921
58997	za	Std 14.00 – Lutdsm 14.12	sluit aan op 49334 (Std a. 13.44); lege wagens retour van 57994/95/97
58999	di-za	Std 00.35 – Lutdsm 00.53	sluit aan op 49334 (Std a. 20.24); lege wagens retour van 57994/95/97
dienstvervoer			
59990	ma-vr	Srn 16.14 – Std 16.25	
59992	ma	Lutdsm 07.41 – Srn 09.04	
	di-vr	Lutdsm 06.56 – Srn 09.40	

[1]) zie OdR 1992-3 voor het buitenlandse goederenverkeer van DSM

toelichting

Bh = Bad Bentheim
Bot = Botlek
Kfh = Kijfhoek
Lutdsm = Lutterade DSM
On = Onnen
Std = Sittard
Srn = Susteren
Whz = Waalhaven Zuid
F = facultatief
FZ = facultatief zonder reservering loc en personeel
zware trein: trein met minstens één wagen met normaal in Nederland niet toegelaten asbelasting of tonmetergewicht (dus snelheidsbeperking op bruggen)

De nieuwe locomotieven

De laatste Werkspoor-loc droeg het nummer 196. Bij de nieuwe Orenstein & Koppel-locs begon men weer vanaf 1 te nummeren. De aandrijving van de tweeassers is dieselhydraulisch met een op 410 pk (301 kW) afgestelde BF12L 413F-dieselmotor van Deutz en Voith-transmissie. De nummers 1 t/m 4 werden geleverd als type MB 400N. De 5 en 6 zijn daaraan gelijk maar staan in de O&K-boeken als type MHB 301. Dit komt omdat O&K ondertussen het systeem van de typeaanduiding gewijzigd had. Zo sloegen de cijfers eerst op het globale aantal paardekrachten en later op de kilowatts. Kort na de levering van de 5 en 6 in 1980 staakte O&K de locomotiefbouw. In tegenstelling tot eerdere O&K-ontwerpen zijn de Railtransport-locs zeer hoekig van vorm. Vanuit de uit het midden geplaatste cabine kan over en langs de lage en smalle motorkappen gekeken worden. Bij de oude SM-diesellocs had de kleur een betekenis: de vijf lijndiesellocs hadden verschillende kleuren om ze van verre te kunnen herkennen en de rangeerlocs kregen op grond van hun vermogen een kleur toebedeeld. Zo waren de laatste zes Werkspoor-locomotieven (650 pk) groen en de rest (500 pk) blauw. Aangezien de nieuwe locomotieven onderling gelijk zijn, was zo'n onderscheid niet meer nodig en kregen alle locs de UKF-huiskleur oranje. Hierop waren in zwart de afkortingen SBB en UKF en het UKF-logo aangebracht. Na de ontbinding van UKF en de naamsverandering van SBB in DSM dragen de locs alleen nog hun nummer. Net als bij de oude diesellocs is met witte banden op de motorkap aangegeven wat de voorkant van de loc is. Een zwaailicht op het cabinedak geeft aan of de AB in werking is. Later zijn enkele wijzigingen aangebracht. Omdat de motoren veel te snel warm liepen, plaatste DSM op de langste motorkap een aan het uiteinde open pijp met rechthoekige doorsnede. Hierdoor stroomt koellucht naar het motorcompartiment. Ook werden de locs 3 t/m 6 geschikt gemaakt voor het rijden in dubbeltractie. Eén O&K-loc kan een trein van 600 ton

tussen 1946 en 1963. Het sterk verwaarloosde salonrijtuig werd bij SM opgeknapt. Daarbij werd de bovenkant (inclusief het dak) gebroken wit en de onderkant lichtblauw. De gouden biesjes en belettering verdwenen. Bij het rijden met een enkel rijtuig hebben vouwbalgen geen nut, dus die werden vervangen door een stalen plaat met een raam en daaronder een gevleugeld wiel. De verwarming werd vernieuwd en er kwam een keuken en een omroepruimte. Gelukkig bleven het chique interieur en de bronzen monogrammen van Wagons-Lits op de zijwanden behouden.

De inzet varieerde van het rondrijden van Koningin Juliana (tweede klasse dus!) tot het rijden van ritjes Sittard – Born toen NS-station Sittard in 1977 „Station van de week" was. Na de inkrimping van het eigen railnet werden de toepassingsmogelijkheden beperkt. De afdeling PR van DSM ging dan ook in op een verzoek van NS om het historische rijtuig ter beschikking te stellen voor de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland. Daartoe werd het exterieur door NS in de oorspronkelijke staat gebracht. Achter stoomlocomotief 3737 en gevolgd door vijf andere historische Wagons-Lits-rijtuigen werd deelgenomen aan de rit voor pers en genodigden ter introductie van NS-150 op 6 september 1988. Tijdens het eigenlijke jubileum maakte de VIP-car van DSM deel uit van de materieelshow bij station Utrecht CS. Na NS-150 volgden enkele jaren in het Spoorwegmuseum. Hoewel het daar op de nieuwjaarskaarten verscheen, bleef het rijtuig al die tijd eigendom van DSM. Begin juli 1992 keerde het terug naar Geleen. Een week later werd het Pullman-rijtuig voor het eerst sinds enkele jaren weer gebruikt en wel bij het afscheid van een divisie-directeur. PR heeft echter verderstrekkende ideeën. Men is met NS in onderhandeling over aanpassingen, waardoor het rijtuig in gewone (getrokken) NS-treinen zou kunnen meelopen. Dit zou de toepassingsmogelijkheden enorm vergroten.

Locomotieven op de locatie DSM-Geleen

	rangeerlocomotieven				verhaal-locomotieven	locomotief van ORM (Stork)
	1, 2	3, 4	5, 6	7	V1 t/m V7	
fabrikant	Orenstein & Koppel			Dick Kerr	Windhoff	Deutz
fabrieksnummer	26946/47	26951/52	26962/63	2072		56412
bouwjaar	1978	1979	1980	1954	1979-1987	1956
in dienst	1978	1979	1980	1985	1979-1987	1990
eerste eigenaar	DSM	DSM	DSM	NS (no. 541)	DSM	Paktank (Pernis)
type		MB 400N			RW 70 DH	A4L 514
lengte over buffers (mm)		7840		9068		6070
gewicht (ton)		44		47		14
aandrijving [1])		DH		DE	DH	DM
vermogen (pk)		410		400		57
maximumsnelheid (km/h)		25		32	4,5	12,2
aanzetkracht (kN)		147		141	70	30
afstandsbediening		ja		nee	ja	nee
dubbeltractie	nee	ja	ja	nee	nee	n.v.t.

[1]) DH = dieselhyraulisch DE = dieselelektrisch DM = dieselmechanisch

Ontwikkeling in de tijd en vergelijking met andere bedrijven

	SM 1960	DSM 1979	DSM 1992	Hoogovens[1]) 1988	Nedstaal[2]) 1988
vervoer (miljoen ton/jaar)	11		3[3])	20	0,2
spoorlengte (km)	210	76	53	140	2
aantal wissels	600		154[4])	640	19
aantal eigen wagens	1400		164	500	29
aantal locomotieven	40	9	14	39	4

[1]) OdR 1988-11 en-12
[2]) OdR 1988-4
[3]) waarvan 2 miljoen ton via NS en 1 miljoen ton intern
[4]) waaronder tien Engelse wissels en een half Engels wissel

Toekomst

Een grote vervoertoename is niet te verwachten, onder andere niet omdat de kunstmestbranche kampt met overcapaciteit. De locs 1 t/m 6 moeten nog jaren mee kunnen gaan. Van loc 1 is begin 1992 bij Nordland (voorheen Jansen) in Bergen op Zoom de vering en wielophanging gewijzigd om de onrustige loop te verbeteren. De rekening viel tegen maar het resultaat niet. Besloten is om twee locs per jaar naar Nordland te sturen. Met een loc bij Nordland en een als reserve kan men het zeker de eerste jaren ook niet zonder de 7 (ex-NS 541) stellen, omdat er voor de ochtenddienst immers vijf locs nodig zijn.

Recent heeft DSM de indeling in divisies veranderd: Railtransport maakt nu deel uit van de Divisie Chemicaliën en Meststoffen. □

Dankbetuiging en bronvermelding
Dank is verschuldigd aan de heren A.A. van Oudheusden, J. Wilms (DSM Railtransport, J. Krediet en G.H.A. Verlaan (DSM PR), F. Wolff (DSM Fotoarchief) en de medehobbyisten P. de Greeuw, H. Schrijpenhuizen, H. Sluijters, Y. Vaes en J.H. Wervers voor het geven van inlichtingen.
Voorts werd geput uit:
- diverse nummers van Nieuws van de Staatsmijnen, DSM Magazine, Railkroniek en Op de Rails (vooral 1963-10)
- Marcel Vleugels, De Mijnspoorwegen in Limburg, in de Modelbouwer van december 1991
- Reglement Railtransport, SBB BV, mei 1976

Reizigerstreinen die niet in het spoorboekje staan

Het vervoer van mijnwerkers

Bert Steinkamp

De aanleg van woonwijken in de omgeving van de zogenoemde mijnzetels kon geen gelijke tred houden met de uitbreidingen van de ondergrondse en bovengrondse mijnbedrijven. In zulke wijken woonden ook vooral de „import"-mijnwerkers uit andere delen van het land of uit het nabije en verre buitenland. Limburgers zelf waren nogal streek- en plaatsgebonden en dat vroeg al snel om vervoervoorzieningen. Speciale treinen werden daarvoor ingelegd.

In 1907, het jaar waarin de mijn Laura bij Kerkrade-Rolduc, thans Haanrade, in bedrijf kwam, vermeldt de depotlijst van rijtuigen van de Staatsspoor acht tweeassige rijtuigen derde klasse met vijf coupés (Cw) voor dit doel. In 1914 was dat park aangegroeid tot 46 stuks. De treindienst voor mijnwerkers van dat jaar laat drie retourslagen Roermond – Kerkrade-Rolduc zien in een ritme dat parallel liep aan de dienstuuren van de ploegen of „schichten". De eerste trein vertrok al om 3.52 uur. Tot de opening van de lijn Schin op Geul – Heerlen (1 november 1914) vervoerden ze ook een treindeel van Maastricht via Sittard. Tussen Maastricht en Aken reden twee werkliedentreinen. Voor een deel werden die ook gebruikt door mijnwerkers, namelijk om via Simpelveld naar de Willem Sophia en de Domaniale mijn te komen. Concurrerend wegvervoer was er nog niet en het groepsvervoer per spoor was dan ook vrij massaal: de vroege trein uit Roermond bestond, behalve uit twee bagagewagens, uit veertien Cw's.

In de jaren twintig kreeg het wegvervoer wel invloed, evenals de elektrische trams van de LTM, die in dienst kwamen tussen 1923 en 1925. De invloed van de bus werd zo groot dat de afzonderlijke mijnwerkerstreinen met de zomerdienst van 1937 ophielden te bestaan. Hoe het in de nadagen was, kan worden vastgesteld aan de hand van de zomerdienst 1935. Roermond – Kerkrade-Rolduc was onveranderd een van de hoofdassen van dit vervoer, de enige andere was Maastricht – Heerlen – Staatsmijn Wilhelmina (in Terwinselen). Er bestond „cross platform"-aansluiting tussen deze twee in Heerlen. In mindere mate reden ze ook van Roermond naar Lutterade (voor de mijn Maurits), een enkele daarvan verlengd naar Maastricht. Als gevolg van de economische crisis reden enkele van deze treinen deels als gewone reizigerstrein, bijvoorbeeld tussen Roermond en Sittard; die stonden dus wèl in het spoorboekje.

Niet alle treinen waren geënt op het ploegensysteem; de „beambtentreinen" bijvoorbeeld kwamen in Kerkrade of Terwinselen aan rond 7.15 uur en vertrokken daar weer kort na 17.30 uur. Op zaterdagen was het patroon wezenlijk anders, omdat de „schichten" dan zes in plaats van acht uur duurden. (De werkweek beliep dan ook geen 48 doch slechts 46 uur.) De mijnwerkerstreinen reden op die dag twee, vier, respectievelijk zes uur eerder; de laatste kwam op zondagochtend om 2.06 uur in Roermond aan. De busconcurrentie in 1935 kan worden afgelezen aan de treinlengte: sommige mijnwerkerstreinen bestonden nog slechts uit drie drieassige rijtuigen: DIII - C6 - BC5. □