Het oktobernummer van Op de Rails, jaargang 1963 (nr. 1963-10) was geheel gewijd aan de Zuidlimburgse mijnen en hun spoorwegen. Achtereenvolgens zijn daarin artikelen opgenomen over de ontwikkeling van de steenkolenmijnen (en de bruinkoolgroeven) en de spoorwegverbindingen, over het Staatsmijnspoorwegbedrijf, over de locomotieven van de Staatsmijnen en over de provisorische stoomtramweg Heerlen—Hoensbroek. Toen kon er door het ontbreken van voldoende gegevens nog niet worden geschreven over de locomotieven van de particuliere mijnen. Het is daarom met genoegen dat wij het hieronder volgend artikel publiceren, waarmee het ontbrekende wordt aangevuld.

Teneinde de lezer te oriënteren, wordt de overzichtskaart van bovengenoemd nummer hierbij opnieuw geplaatst. Voorts worden in een tweede bijdrage enkele aanvullingen gegeven op het genoemde artikel over de staatsmijnlocomotieven.

De locomotieven van de particuliere mijnen in Zuid-Limburg

In dit artikel worden de locomotieven besproken die in dienst zijn geweest of nog dienst doen bij de vier particuliere mijnbedrijven in Zuid-Limburg, namelijk:

— De Maatschappij tot Exploitatie van Limburgsche Steenkolenmijnen, Oranje-Nassau-Mijnen te Heerlen (ON)
— De Maatschappij tot Exploitatie van de steenkolenmijnen Laura & Vereeniging te Eijgelshoven (LV) [1],
— De Domaniale Mijnmaatschappij te Kerkrade (DM),
— De Nederlandse Steenkolenmijnen Willem-Sophia te Spekholzerheide (WS) [1].

Aan de bespreking van de locomotieven gaat hier eerst een korte beschrijving van het spoorwegbedrijf van elk van deze mijnen vooraf, waarbij verwezen wordt naar de kaart op blz. 120.

[1]) Dit zijn de Nederlandse namen van deze bedrijven. Voor de officiële (Franse) namen, zie OdR 1963-10.

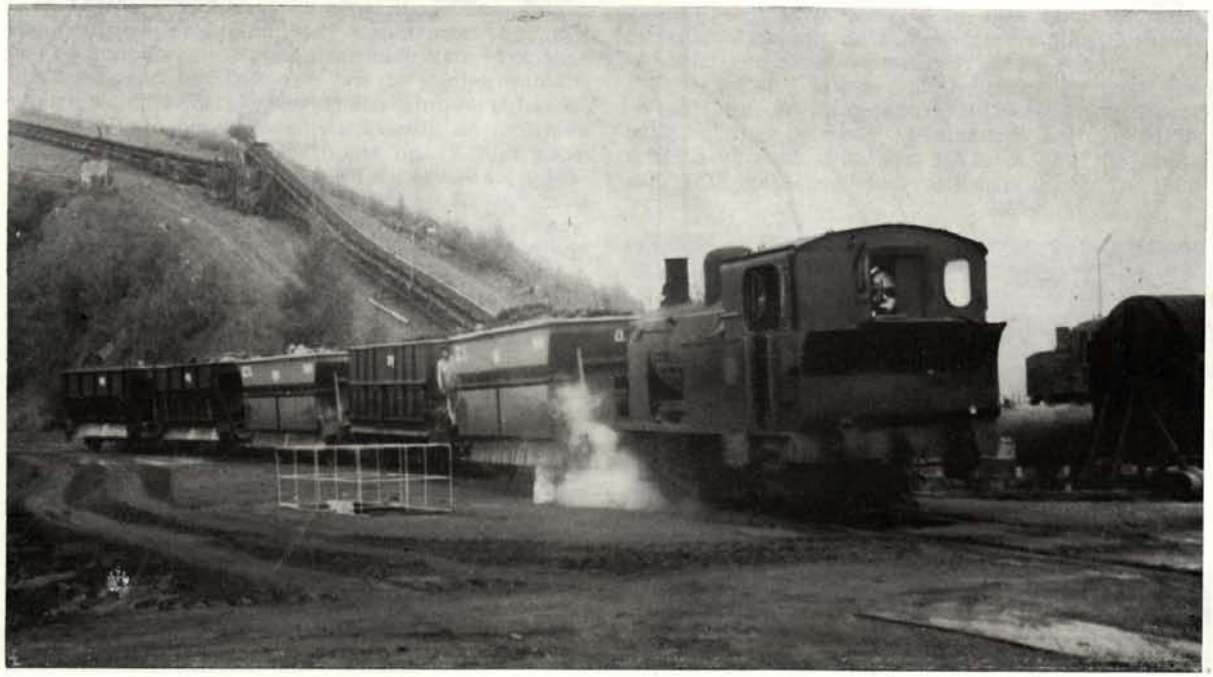
ON

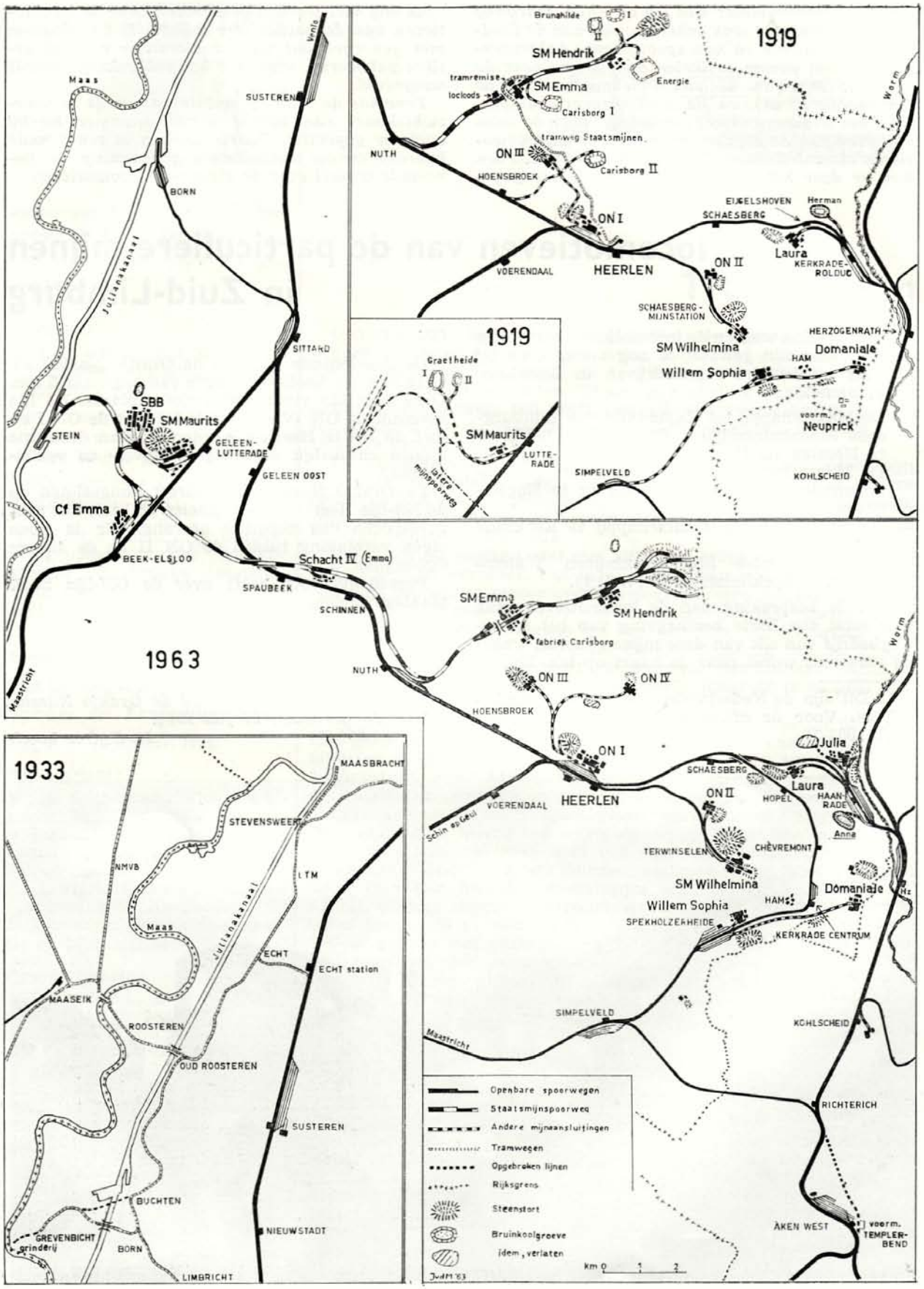
De doorlopende lijn van de Oranje Nassau IV naar Heerlen heeft een lengte van ongeveer 5 km. Over deze lijn vindt treinverkeer plaats. De lijn verbindt de ON IV en de ON III met de ON I en met de NS te Heerlen. Verder bezitten deze drie mijnen natuurlijk de nodige rangeer- en opstelsporen.

De Oranje Nassau II is direct aangesloten op de NS-lijn Heerlen—Terwinselen en bezit dus rangeersporen van beperkte omvang. Er is geen eigen verbinding tussen de ON II en de andere ON-mijnen.

Personenvervoer heeft over de ON-lijn nooit plaatsgevonden.

Stenentrein met de ON 19 bij de Oranje Nassau III te Heerlerheide; 21 juli 1964.
Foto 910.090 C *Ir. S. Overbosch*




1919
Brunahilde
SM Hendrik
tramremise
locloods
SM Emma
Energie
Carisborg I
tramweg Staatsmijnen
ON III
Carisborg II
HOENSBROEK
NUTH
ON I
HEERLEN
VOERENDAAL
EIGELSHOVEN
Herman
SCHAESBERG
Laura
KERKRADE-ROLDUC
ON II
SCHAESBERG-MIJNSTATION
SM Wilhelmina
HERZOGENRATH
Domaniale
HAM
Willem Sophia
voorm. Neuprick
SIMPELVELD
KOHLSCHEID
Warm
1919
Graetheide
SM Maurits
LUTTE-RADE
andere mijnspoorweg
1963
Maas
SUSTEREN
Venlo
BORN
Julianakanaal
SITTARD
SBB
SM Maurits
STEIN
GELEEN-LUTTERADE
GELEEN OOST
Cf Emma
BEEK-ELSLOO
Schacht IV (Emma)
SPAUBEEK
SCHINNEN
SM Emma
SM Hendrik
fabriek Carisborg
NUTH
ON III
ON IV
HOENSBROEK
ON I
HEERLEN
VOERENDAAL
Schin op Geul
Julia
SCHAESBERG
Laura
ON II
HOPEL
HAANRADE
Anna
TERWINSELEN
CHÈVREMONT
SM Wilhelmina
Domaniale
Willem Sophia
HAM
SPEKHOLZERHEIDE
KERKRADE CENTRUM
SIMPELVELD
KOHLSCHEID
Maastricht
RICHTERICH
AKEN WEST
voorm. TEMPLERBEND
Openbare spoorwegen
Staatsmijnspoorweg
Andere mijnaansluitingen
Tramwegen
Opgebroken lijnen
Rijksgrens
Steenstort
Bruinkoolgroeve
idem, verlaten
km 0 1 2
1933
MAASBRACHT
STEVENSWEERT
NMVB
LTM
Maas
Julianakanaal
ECHT
ECHT station
MAASEIK
ROOSTEREN
OUD ROOSTEREN
SUSTEREN
BUCHTEN
GREVENBICHT
grinderij
BORN
NIEUWSTADT
LIMBRICHT

LV

De beide mijnen Laura en Julia bezitten elk de nodige rangeer- en opstelsporen.

De Laura is verbonden met het NS-station Haanrade. Deze lijn is vanaf de mijn tot ongeveer bij de voormalige NS-halte Eijgelshoven eigendom van LV en vandaar tot Haanrade eigendom van NS.

Het sporencomplex van de Julia is direct op het station Haanrade aangesloten.

DM

De Domaniale Mijn bij Kerkrade (de oudste Nederlandse mijn) werd in 1845 in exploitatie gegeven aan de Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij, als tegemoetkoming in de hoge kosten verbonden aan de aanleg van de spoorlijn Maastricht—Aken, en tevens in de hoop dat de Domaniale Mijn op deze wijze een spoorwegverbinding zou krijgen. De afvoer van de kolen bleef echter voorlopig uitgevoerd met paard en wagen, veelal naar het station Kohlscheid.

De spoorweg Maastricht—Aken, die in 1853 was geopend, werd vanaf 1 augustus 1867 geëxploiteerd door de Chemins de fer Grand Central Belge, zodat na deze datum de AM geen enkele km spoorlijn meer exploiteerde.

De behoefte aan een spoorwegaansluiting werd echter wel steeds dwingender gevoeld en op 13 augustus 1869 werd de aanleg van een kolenspoorweg Kerkrade (mijn) — Spekholzerheide — Simpelveld aanbesteed. Deze lijn werd op 25 september 1872 in gebruik genomen.

Eerst gebruikte men nog paardetractie, waarbij werd geprofiteerd van de helling. De Domaniale Mijn ligt vrij hoog en de beladen kolenwagens rolden vanzelf naar Simpelveld, waarbij de snelheid met de handrem werd geregeld. Pas in 1880 kwam er stoomtractie.

In 1925 werd de AM omgezet in de Domaniale Mijnmaatschappij. Een jaar eerder was het gedeelte Simpelveld—Spekholzerheide van de kolenlijn onteigend ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn Schaesberg—Kerkrade—Simpelveld (wegens de hoge bouwkosten al spoedig de „miljoenenlijn" genoemd). Deze lijn is op 15 juni 1934 voor goederenvervoer geopend en daarna exploiteerde de DM nog slechts de lijn Kerkrade—Spekholzerheide, die over een groot gedeelte langs de genoemde NS-lijn loopt. De oorspronkelijke lengte van 8 km van de DM-lijn was hiermee gereduceerd tot 3,5 km. Over de lijn van de Domaniale lijn heeft nimmer personenvervoer plaatsgevonden.

WS

Deze mijn heeft een emplacement van ca. 1 km lengte ten noord-westen van de NS-lijn Spekholzerheide—Kerkrade. Het emplacement sloot oorspronkelijk aan de spoorweg van de Domaniale Mijn. Deze onderneming verzorgde ook de treindiensten voor WS naar Simpelveld. Sedert de opening van de miljoenenlijn heeft de WS een aansluiting op het station Spekholzerheide van deze lijn.

Locomotieven

ON

In het nummerschema zijn naast de locomotieven ook de andere „vervoerbare ketels" opgenomen, zoals locomobielen (b.v. de nrs. 6 en 13) en stoomkranen (zoals de 11, 24 en 25).

De meeste locomotieven van de ON zijn in de eerste plaats geschikt voor rangeerdoeleinden of vervoer over korte afstanden. Enkele machines (nrs. 5, 17 en 18) waren echter vooral bestemd voor de treindiensten van de Oranje Nassau IV naar Heerlen. Dit werk wordt echter in de laatste jaren door diesellocomotieven verricht.

Hoewel nog verscheidene locomotieven in dienst zijn, begint de vervanging van de stoomlocomotief door de diesellocomotief ook hier door te dringen.

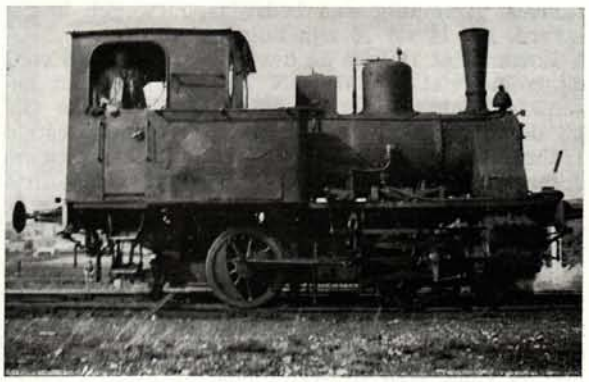
Locomotief 1 werd aangeschaft voor de dienst op het smalspoornet op het terrein van de ON I, met een spoorwijdte van 570 mm. Van dit net zijn thans nog gedeelten aanwezig. Hierover worden met mankracht of met diesellocomotiefjes mijnwagens vervoerd.

Locomotief 2 is de eerste normaalspoorlocomotief die in dienst werd gesteld. De 2 werd pas in 1949 buiten dienst gesteld en gesloopt.

Locomotief 3 werd aangeschaft via de handelsfirma Bernard Cramer te Bussum; in de locomotieflijst van Jung komt deze naam dan ook voor als de koper van de locomotief.

Locomotief 5 is geleverd als drieasser (CT). Als zodanig was deze nogal zwaar uitgevallen voor het ON-spoor. Bovendien werd de baan ongunstig beïnvloed door de slingerende gang ten gevolge van de grote overhang van deze machine. De ON-werkplaats heeft daarom in 1924/25 een vierde gekoppelde as achter de bestaande drie aangebracht. In deze vorm heeft de locomotief zeer goed voldaan. Ze is in 1965 buiten dienst gesteld en in 1966 gesloopt. De grote ketel had een inwendige middellijn van 1498 mm en bevatte 260 vlampijpen Ø 41/46 mm, lang 3250 mm. Het achterfront was aan de buitenvuurkistplaat geklonken met een *naar buiten* omgezette rand.

Locomotief 7 is een oude machine die werd geleverd aan de Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn en daar de naam „Pfalzburg" had. De MHE schafte van dit type van 1871 tot 1877 24 stuks aan, alle gebouwd door Schwarzkopff. In 1898



Locomotief ON 2; 26 augustus 1941.
Foto H. Waldorp

werd de bewuste locomotief voorzien van een nieuwe ketel, gebouwd door de Hauptwerkstätte Buckau van de Pruisische Staatsspoorwegen, onder fabrieksnummer 54. Na 1906 had de locomotief bij de Directie Magdeburg het Pruisische nummer 6043; ze werd in 1907 afgevoerd. In 1910 werd de machine gekocht door de aannemers De Herder & Bollen te Zwolle, later De Herder, Bollen en Stuy, bij wie ze het nummer 2 en de naam „Anna" had. In 1917 werd ze door deze aannemers verkocht aan de ON.

Locomotief 8 was eveneens een derdehandse machine. In 1902 werden door Borsig vijf van deze locomotieven gebouwd voor de Stargard-Cüstriner Eisenbahn, die van 1881 tot 1903 zelfstandig bestond en toen door de Pruisische Staatsspoorwegen werd overgenomen en ingedeeld bij de directie Stettin. De StCE bezat in 1903 in totaal 17 locomotieven, die geen nummers, doch slechts namen hadden.

De fabrieksnummers van de vijf locomotieven waren 5142-5146. Ze kregen in Stettin de nummers 1495-1499 en de typeaanduiding T1. De 1496 had volgens bepaalde gegevens bij de StCE ook nog het nummer 28; ze schijnt later te zijn overgegaan naar de directie Bromberg, aanvankelijk met behoud van het nummer 1496, doch bij de grote vernummering van 1906 kreeg ze het nummer 6004. In 1912 werd de machine aangekocht door de aannemer Huizing te Coevorden, bij wie ze de naam „Mina" kreeg. In 1917 werd ze verkocht aan de ON.

De locomotieven 9 en 10 waren afkomstig van de spoorwegmaatschappij Mechelen—Terneuzen. De MT kocht in 1911 een serie van drie rangeerlocomotieven van Henschel (Fabrieksnrs. 11105-11107), die in 1912 met de nummers 25-27 in dienst werden gesteld (zie OdR 1965-6, blz. 94). In 1918 werden deze machines in min of meer beschadigde toestand verkocht. ON kocht de MT 25 en 27 en stelde ze na herstelling als 9 en 10 in dienst. De MT 26 werd gekocht door de bruinkoolontginningsmaatschappij Bergerode, waar ze het nummer 48 kreeg. De ON 9 en 10 werden in 1961 verkocht aan de fa. Hollander en op het ON I-terrein gesloopt.

Locomotief 12 is weer een nieuw aangeschafte locomotief. Het is niet bekend wanneer ze werd gesloopt of verkocht.

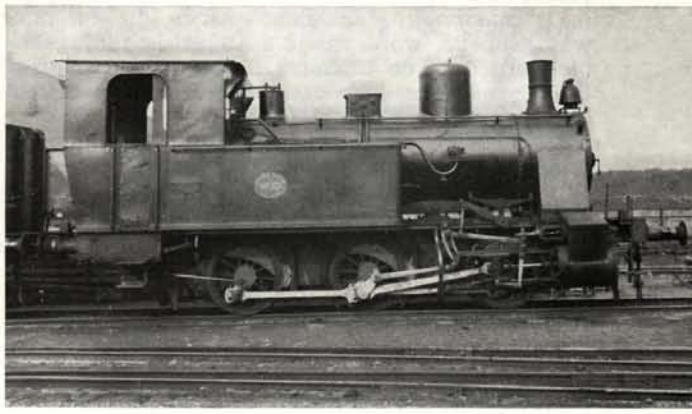
De locomotieven 14-16 zijn nieuw aangeschaft van La Meuse. Ze zijn van een type dat door deze fabriek veelvuldig aan bedrijfsspoorwegen is geleverd. De 14 en 16 zijn nog in bedrijf.

Locomotief 17 was de beste waarover men voor de treindienst van de ON IV naar Heerlen beschikte. Volgens de Hanomag-lijst heeft de ON bij deze fabriek vier van deze machines besteld (fabr.nrs. 10674-10677); in werkelijkheid kwam er slechts één (fabr.nr. 10674). Aan wie de drie andere zijn geleverd, is niet bekend. In 1964 is de machine verkocht aan Dotremont en gesloopt op het ON I-terrein.

Locomotief 18 werd in 1930 gekocht van Hanomag, waar ze voordien als werklocomotief (en misschien ook voor verhuur) had dienst gedaan onder het nummer 20. Ook deze locomotief werd bij ON vaak voor de treindienst gebruikt.

De ketel had een diepe, lange vuurkist, rijkelijk groot, waardoor de ketel wel eens te veel

Locomotief ON 5 (met daarachter de 28) op de mijn Oranje Nassau I; 21 juli 1964. Locomotief 5 is oorspronkelijk als C-loc gebouwd.
Foto 910.084 C *Ir. S. Overbosch*



Locomotief ON 10 te Heerlen; 8 sept. 1955. Deze machine was oorspronkelijk een rangeerlocomotief van Mechelen—Terneuzen.
Foto 639.801 C *J. A. Bonthuis*

Locomotief ON 17 staande op de mijn Oranje Nassau I; 21 juli 1964.
Foto 910.087 C *Ir. S. Overbosch*

stoom vormde. Omdat bovendien de ruimte achter de ketel vrij klein was, is omstreeks 1950 de vuurkist op verzoek van de machinisten ca. 400 mm korter gemaakt.

De eerste locomotief 19 was een smalspoorlocomotief. Van deze machine is niet veel bekend.

Het nummer 19 werd voor de tweede maal toegekend aan een locomotief die in 1961 van de Staatsmijnen werd gekocht. De SM was toen bezig de tractie volledig op dieselbedrijf over te schakelen. Deze 19 is nog in dienst.

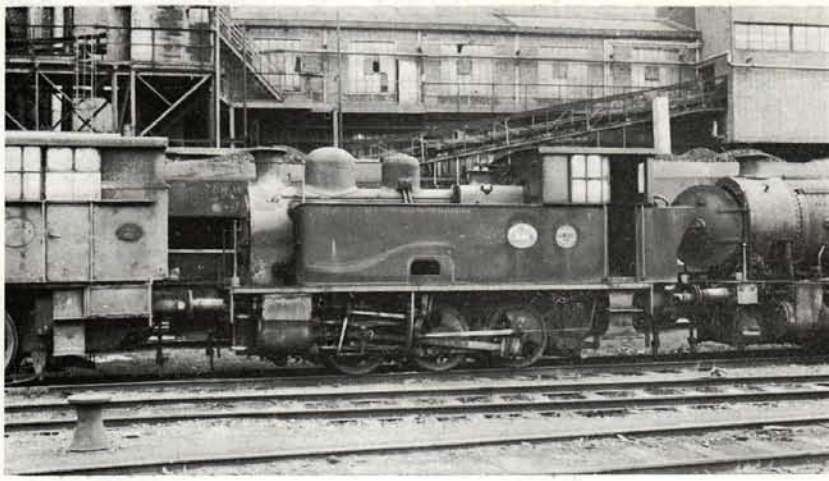
De locomotief 20 is door de fabriek op voorraad gebouwd, of niet afgenomen door de oorspronkelijke bestellers. Ze is in 1932 gekocht van Borsig en is thans nog in bedrijf. Het is een solide, vrij moderne drieasser.

De 20 werd op 14 oktober 1944 verhuurd aan het NS-depot Heerlen om in het tekort aan locomotieven te voorzien, maar daar ze een te kleine watervoorraad had, werd ze een week later overgebracht naar de SM, terwijl de NS hiervoor in ruil de vierassige SM 21 in huur kregen.

Locomotief 21 is in 1932 door de ON aangekocht. Het is niet bekend aan wie de locomotief oorspronkelijk is geleverd. Ze is in de jaren vijftig gesloopt.

Ook locomotief 22 is van onbekende herkomst; deze werd in 1933 gekocht, na door Krupp te zijn hersteld. Ze is in 1962 verkocht aan de Zinkwitfabriek te Maastricht.

Locomotief 23, nieuw aangeschaft, is zeer sterk en zwaar, doch nogal traag. Ze is daarom voor de treindienst minder geschikt dan de 17 en 18. Ze is nog in dienst.



Locomotief ON 15 op de mijn Oranje Nassau I te Heerlen; 31 mei 1966.
Foto 910.115 C *Ir. S. Overbosch*

De locomotieven 26 en 27 zijn afkomstig van het USA Transportation Corps, waar ze de ver uiteenliggende nummers 4389 en 1948 hadden. Ze zijn na de oorlog in Duitsland achtergebleven, vanwaar de ON ze in 1947 heeft aangekocht. Hun ketels zijn gebouwd door de Murrey Iron Cy, ook in 1943, met de fabrieksnummers 5098, resp. 5073. De oorspronkelijke stalen vuurkisten zijn door de ON door koperen vervangen. De locomotieven zijn nog in dienst.

Locomotieven Oranje-Nassau-Mijnen

nr.	*type*	*fabriek*	*fabr. nr.*	*ge-/in bouwd/dienst*	*ver-/afgekocht/voerd*	*drijfwerk-afmetingen*
1	B^T [1])	Borsig	5289	1903/1905	1937	200/300/680
2	B^T	Orenstein	2256	1907	1949	300/400/950
3	B^T	Jung	1599	1910	?	300/400/850
5	C^T [2])	Hanomag	6537	1912/1913	1966	450/500/1000
7	$B1^T$	Schwarzkopff	358	1872/1917	?	420/560/1372
8	B^T	Borsig	5143	1902/1917	1932	400/500/1240
9	C^T	Henschel	11105	1911/1918	1961	430/550/1100
10	,,	,,	11107	,,	,,	,,
12	B^T	Orenstein	9799	1922	?	?
14	C^T	La Meuse	3052	1924		450/500/1000
15	,,	,,	3238	1926	1966	,,
16	,,	,,	3292	1928		,,
17	D^T	Hanomag	10674	1931	1964	540/510/1050
18	D^T	Hanomag	8121	1917/1930	1963	500/500/1050
19	B^T [1])	Borsig		1923/	?	300/350/600
19	C^T	Hohenzollern	4368	1923/1961		
20	C^T	Borsig	12005	1928/1932		450/500/1100
21	C^T	Henschel	6678	1904/1932	?	430/550/1100
22	C^T	Borsig	6877	1908/1933	1962/....	450/550/1100
23	D^T	La Meuse	3481	1933		500/550/1100
26	C^T	Davenport	2533	1943/1947		419/610/1372
27	,,	,,	2513	,,		,,
28	C^T	Stephenson	7148	1944/1948	1966	457/660/1295
29	B^T	La Meuse	4110	1941/1950		400/500/900

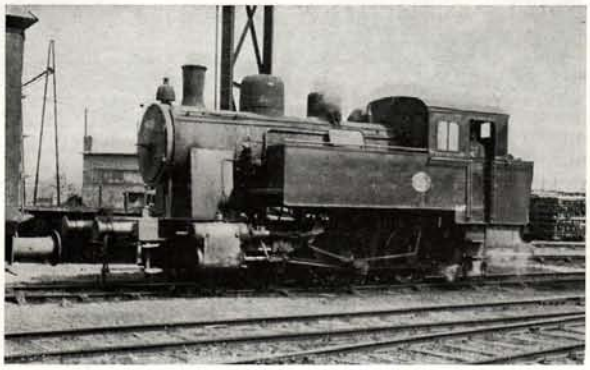
[1]) Smalspoor

[2]) In 1924/25 verbouwd tot D^T.

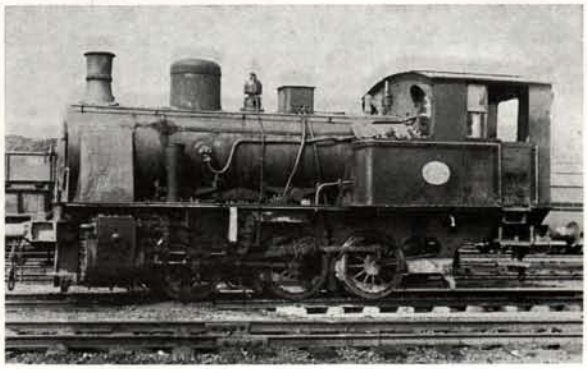
Locomotief 28 is ook een oorlogsmachine, doch afkomstig van het British War Department, waar ze het nummer 75198 had. Na de oorlog was ze in dienst bij de bruinkoolgroeve „Anna" (waarover de N.V. Aannemings- en wegenbouwbedrijf P. C. Zanen de directie voerde) te Haanrade. De NS had ook een aantal van deze locomotieven in dienst: de serie 8800. In 1948 kocht de ON de locomotief van de „Anna". Door de ON werd het machinistenhuis gewijzigd zodat het personeel wat meer ruimte kreeg.

Locomotief 29 is een kleine machine die alleen voor het lichtere rangeerwerk wordt gebruikt. Ze was in 1941 door „La Meuse" geleverd aan Dotremont, die de locomotief verhuurde (en later verkocht?) aan de bruinkoolontginning Carisborg te Hoensbroek. Ze werd in 1950 aan de ON verkocht en is thans nog in bedrijf.

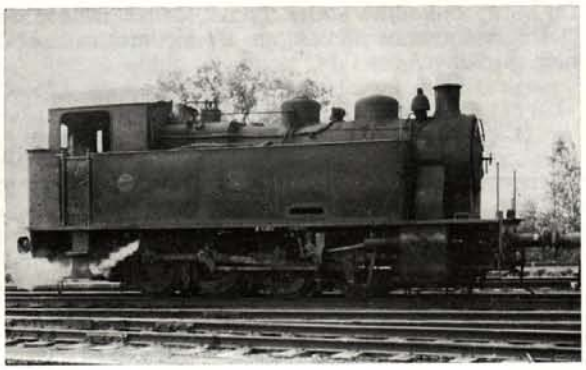
Van 5 januari 1954 tot 14 augustus 1954 was een C-tenderlocomotief in gebruik die was gehuurd van Krupp, de „Fried. Krupp A.G. No. 5". Over deze machine zijn verder geen gegevens bekend.



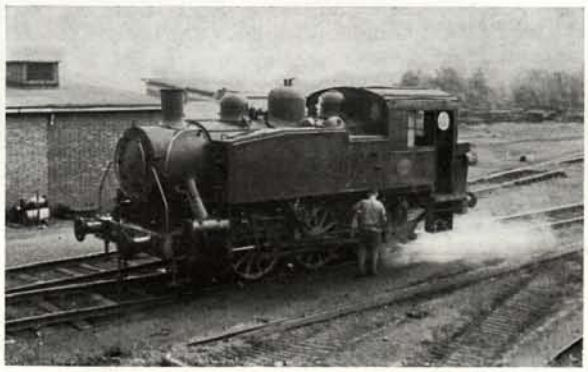
Locomotief ON 20 te Heerlen; 31 mei 1966.
Foto 910.116 C *Ir. S. Overbosch*



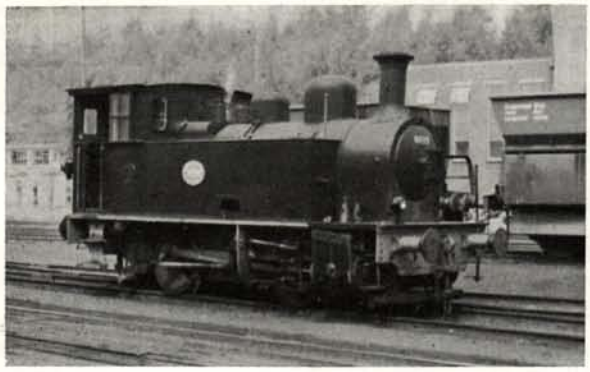
Locomotief ON 22.
Foto: Oranje Nassau mijnen



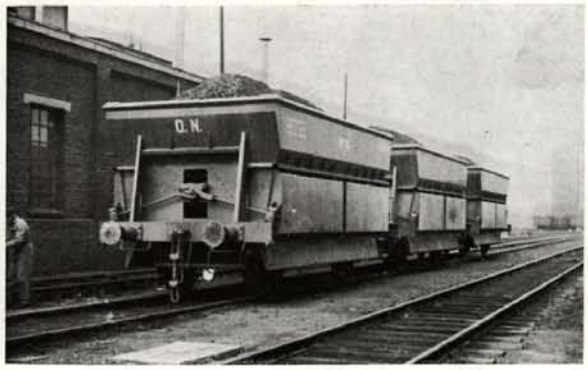
Locomotief ON 23 te Heerlen; 31 mei 1966.
Foto 910.118 C *Ir. S. Overbosch*



Locomotief ON 27 te Heerlerheide; 21 juli 1964.
Foto 910.094 C *Ir. S. Overbosch*



Locomotief ON 29 op de Oranje Nassau IV; 21 juli 1964.
Foto 910.096 C *Ir. S. Overbosch*



Talbot-wagen 675 en andere te Heerlen; 21 juli 1964.
Foto 910.101 C *Ir. S. Overbosch*

In bedrijf zijn de volgende *diesellocomotieven*:

30	D	Deutz	12 cil. 800 pk
31-33	C	Deutz	8 cil. 500 pk

Verder was er in 1963 een grote B + B-diesellocomotief van 950 pk besteld bij Cockerill. Deze kon pas in 1964 worden geleverd, waarom tot die tijd een B-diesel van Cockerill in bruikleen was. Deze laatste was een zware 40-tons machine, dus met 20 t asdruk, en met een vermogen van 310 pk; ze had een geheel gietstalen frame.

De B + B werd in juli 1964 in gebruik genomen onder het nummer 34. Ze bleek te groot te zijn voor het bedrijf van de ON en is daarom in 1966 terugverkocht aan de fabriek.

Zelflossers van ON

Om een idee te krijgen van wat er bij een bedrijf als dat van de ON nodig was en is aan kolenwagens, is hierbij een lijst van de zelflossers afgedrukt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat een deel van de oudere zelflossers reeds waren afgevoerd voordat de nieuwste in gebruik kwamen; ze zijn dus niet alle tegelijk in dienst geweest.

De oudere kolenwagens (van vóór 1913) zijn in deze staat buiten beschouwing gelaten.

100—119	Talbot	1913	15 ton
120—123	„	1915	„ „
124—129	„	1916	„ „
130—139	„	1921	20 „
140—149	„	1923	„ „
150—164	„	1927	„ „
165—174	Orenst. & K.	1930	„ „
175—184	Talbot	1931	„ „
185—194	Werkspoor	1931	„ „
195—204	Talbot	1932	„ „
205—214	Werkspoor	1932	„ „
215—224	„	1933	„ „
225—234	Talbot	1933	„ „
235—254	„	1951	30 „
255—373	USA	1955	18 „
600—689	Talbot	1962	30 „
690—749	„	1963	„ „

Alle wagens 2-assig.

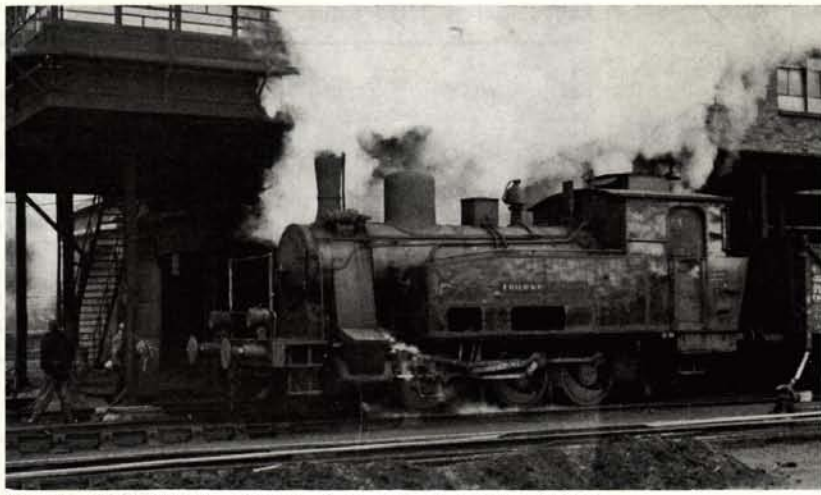
De 100—129 hadden 3 bakken op het draagraam: alle andere 1 bak. De 255—373 zijn in 1955 in eigen beheer verbouwd uit goederenwagens van het USA-Transportation Corps.

De niet genoemde 374—388 zijn pekelwagens van 1945; de 374—380 en 384—388 voor 20 ton, en de 381—383 voor 40 ton draagvermogen.

LV

Het overzicht over het locomotiefpark van de Laura & Vereeniging wordt bemoeilijkt doordat de mijnen Laura en Julia aanvankelijk betrekkelijk onafhankelijk van elkaar werkten, zodat de mijnen tot omstreeks 1962 er elk een eigen nummering op na hielden, maar nadien een algemene nummering, gebaseerd op ketelnummers, invoerden.

De locomotiefparken worden daarom eerst afzonderlijk besproken, waarna aan het slot een overzicht van de huidige nummering wordt gegeven.



Locomotief Fried. Krupp A.G. No. 5 te Heerlen; 2 april 1954.
Foto 623.599 A *J. Lub*

Laura

Bij deze mijn begon men met een locomotiefnummering met romeinse cijfers, doch na 1920 ging men er toe over de locomotieven te nummeren volgens de LV-ketelnummers.

Locomotief I is afkomstig van de Blankensee—Woldegk—Strasburger Eisenbahn in het grootheertogdom Mecklenburg-Strelitz. Aan deze spoorweg, die in 1893 werd geopend, leverde Hohenzollern in 1893/94 vier locomotieven (fabr. nrs. 706-708, 790), die met de nummers 1-4 in dienst kwamen. In 1894 werd het bedrijf samengevoegd met de Neustrelitz—Wesenberg—Mirower Eisenbahn, waardoor de bekende Mecklenburgische Friedrich Wilhelm Eisenbahn ontstond, die in 1941 werd overgenomen door de Deutsche Reichsbahn en de Wittenberge—Perlenberger Eisenbahn, te zamen met de aangrenzende Prignitzer bahn. Bij de samenvoeging behielden de locomotieven hun nummers.

In 1906 werden de 1 en 2 verkocht. Locomotief 1 werd de Laura I. De machine werd in 1937 gesloopt.

Een „Laura II" ontbreekt. Het is mogelijk dat de MFWE 2 óók aan de Laura is verkocht, maar niet in dienst is gesteld. Het kan ook zijn dat het nummer was gereserveerd voor een locomotief, in 1903 door Hohenzollern gebouwd onder fabrieksnummer 1494, waarvan ik op het hoofdkantoor van de Julia een aantekening vond. Deze locomotief is volgens de fabrieksslijst geleverd aan een firma Menzel in Hochdahl en wellicht aan de Laura te koop aangeboden.

Locomotief III is een nieuwe machine.

De eerste locomotief IV was een machine die in 1915 werd gekocht van Orenstein & Koppel te Amsterdam. Deze had de locomotief in 1913 in Duitsland gekocht. In 1921 werd de machine afgevoerd en vervangen door een nieuwe IV.

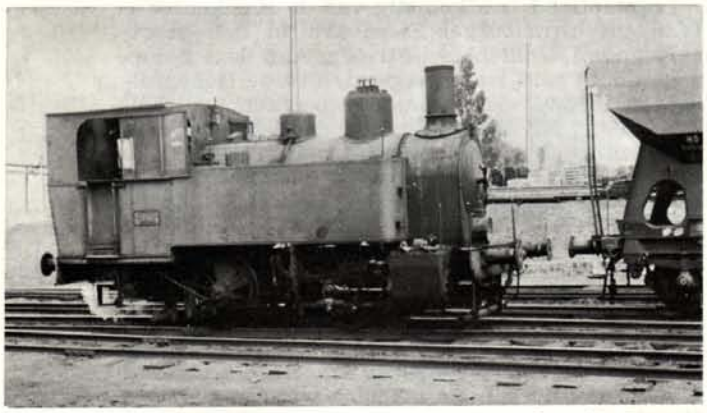
Deze tweede locomotief IV had het ketelnummer 5. Ze is in 1956 verhuurd aan de Nievelsteiner Sandwerke, en in 1962 aan dit bedrijf verkocht.

Locomotieven Mijn Laura

nr.	*type*	*fabriek*	*fabr. nr.*	*ge-/in bouwd/dienst*	*ver-/afge- kocht/voerd*	*drijfwerk- afmetingen*
I	B^T	Hohenzollern	706	1893/1906	1937	
III	B^T	Hohenzollern	2985	1913	1948	
IV	B^T	Orenstein	2005	1906/1915	1921	
IV	B^T	Hohenzollern	4111	1920/1921	1962/....	
6	B^T	Franco-belge	2336	1923		400/500/1100
9	C^T	Krupp	745	1924/1931		410/550/1050
12	C^T	Hunslet	2873	1943/1945		457/660/1295
16	,,	,,	3155	1944/1957		,,

Locomotieven Mijn Julia

nr.	*type*	*fabriek*	*fabr. nr.*	*ge-/in bouwd/dienst*	*ver-/afge- kocht/voerd*	*drijfwerk- afmetingen*
I	B^T	Hohenzollern	4453	1928		400/500/ 950
II	C^T	Hanomag	10746	1930		450/500/1040
III	C^T	Krupp	737	1924/1937		410/550/1050
IV	C^T	Hudswell	1737	1943/1953		457/660/1295
V	,,	Hunslet	3165	1944/1953		,,
VI	,,	Hudswell	1739	1943/1954		,,
VII	,,	Stephenson	7087	1943/1957		,,



Locomotief LV 6 (ex Laura 6) op de mijn Laura; 31 mei 1966.
Foto 910.123 C *Ir. S. Overbosch*

De verdere locomotieven werden uitsluitend met de ketelnummers aangeduid.

Locomotief 6 is nog in dienst. In 1950 is bij vernieuwing van de vuurkist en de pijpenplaten het aantal vlampijpen gewijzigd. Oorspronkelijk bevatte de ketel 189 vlampijpen Ø 40/45 mm, hetgeen is veranderd in 154 pijpen Ø 41/46 mm.

Locomotief 9 is in 1931 door de Laura van Krupp gekocht uit een serie van 10 stuks (fabr. nrs. 737-746) die vermoedelijk bestemd waren voor eigen bedrijf en voor verhuur. Na 1930 zijn er enige van verkocht, onder andere de locomotief met fabrieksnummer 737, die werd overgenomen door de Limburgsche Tramweg-Maatschappij. De LTM stelde deze met het nummer 53 in dienst. In 1937 werd ze verkocht aan de Julia (zie aldaar, nr. III). Beide locomotieven zijn nog in dienst.

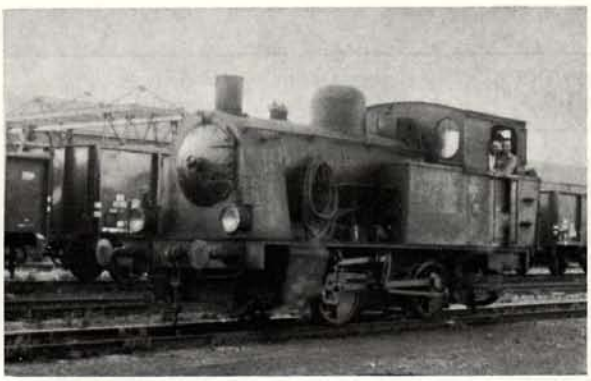
Locomotief 12 is een locomotief van het British War Department (nr. WD 75024) en werd in 1945 gekocht van het Bureau Overtollige Legergoederen. Ze is nog in dienst.

Locomotief 16 is een gelijke machine die in 1957 van de NS werd gekocht: NS 8815. Het oorspronkelijke nummer was WD 75105. Ze is nog in dienst.

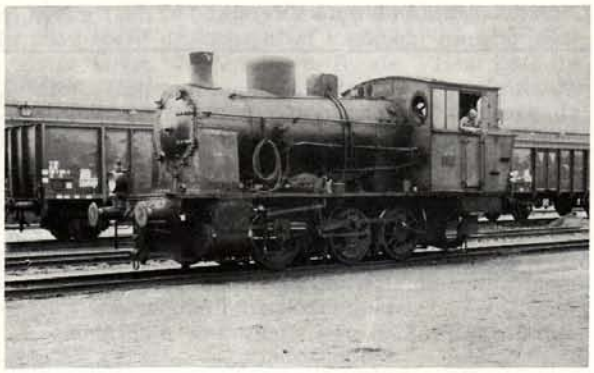
Julia

Deze mijn is van een veel later datum; de schachtbouw begon in 1921, de eerste kolen werden in 1926 opgebracht. De eerste locomotief werd in 1928 aangeschaft. Alle locomotieven zijn nog in dienst.

Locomotief LV 12 (ex Laura 12) op de mijn Julia; 22 juli 1964.
Foto 910.106 C *Ir. S. Overbosch*



Locomotief LV 7 (ex Julia I) op de mijn Laura; 22 juli 1964.
Foto 910.102 C *Ir. S. Overbosch*



Locomotief LV 11 (ex Julia III) op de mijn Julia; 31 mei 1966.
Foto 910.120 C *Ir. S. Overbosch*

Locomotief I is de enige tweeassige bij de Julia.

Bij locomotief II blijkt dat Hanomag niets van de ingewikkelde nummering heeft begrepen. Op een ovaal bronzen bordje staat namelijk:

Julia 2
Betriebsnr. 8

Het ketelnummer van de Julia II is namelijk 8.

De locomotief III was, zoals bij de Laura 9 is vermeld, de LTM 53. De III was vanaf december 1944 enige tijd verhuurd aan de SM, die hun locomotief 44 toen aan het NS-depot Maastricht konden verhuren.

De locomotieven IV-VII zijn gelijk aan de Laura 12 en 16. Het zijn resp. de vroegere NS 8811, 8826, 8812 en 8807. De WD-nummers waren 75080, 75115, 75082 en 75051.

Omstreeks 1962 kregen alle toen nog aanwezige locomotieven van de mijnen Laura en Julia de aanduiding LV met het ketelnummer. Deze aanduiding is echter niet bij alle locomotieven op de buitenzijde aangebracht. Ook al voordien lette men daarop niet zo nauw: in 1944 bij voorbeeld kwam de Julia III te Heerlen aan, voor verhuur aan de SM, zonder ook maar enige eigendoms- of nummeraanduiding (behalve natuurlijk het ketelplaatje).

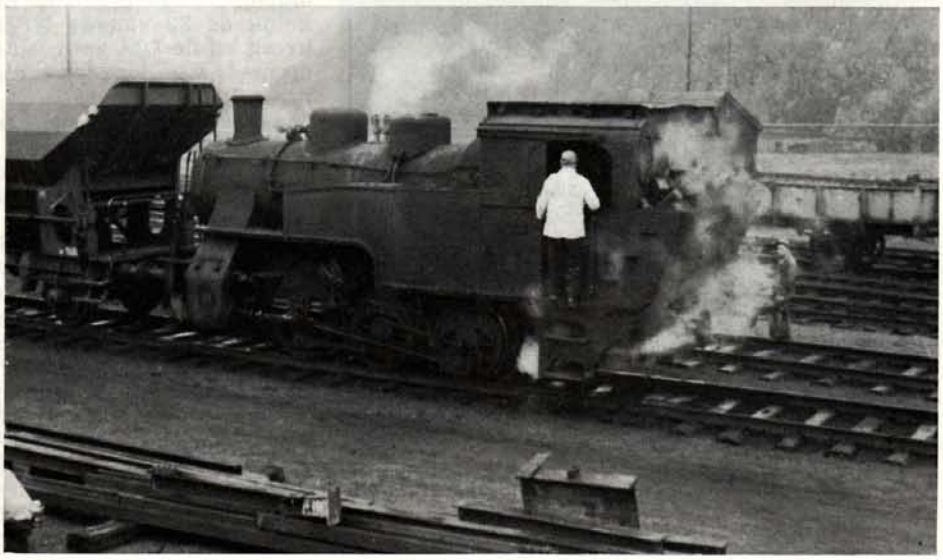
De huidige nummering is als volgt:

LV 5 ex Laura IV	LV 12 ex Laura 12
LV 6 ex Laura 6	LV 13 ex Julia IV
LV 7 ex Julia I	LV 14 ex Julia V
LV 8 ex Julia II	LV 15 ex Julia VI
LV 9 ex Laura 9	LV 16 ex Laura 16
LV 11 ex Julia III	LV 17 ex Julia VII

DM

Hoewel de mijn tot 1925 is geëxploiteerd door een (gewezen) spoorwegbedrijf, de AM, moet men de locomotieven toch rekenen als behorende tot het mijnbedrijf. Dit bedrijf kende ook ketelnummers, doch het gaf de locomotieven consequent locomotiefnummers. Alleen bij de ketelverwisseling van de locomotieven 3 en 4 in 1961 speelden de ketelnummers een rol.

De locomotieven 1 en 2 kregen in resp. 1913 en 1911 nieuwe ketels van Hohenzollern met fabr. nrs. 801 K en 784. De locomotieven zijn kort na de oorlog buiten dienst gesteld en in de jaren 1950/55 gesloopt.



Locomotief LV 8 (ex Julia II) op de mijn Laura; 22 juli 1964.
Foto 910.105 C
Ir. S. Overbosch

nr.	*type*	*fabriek*	*fabr. nr.*	*ge-/in bouwd/dienst*	*ver-/afge-kocht/voerd*	*drijfwerk-afmetingen*
1	B^T	Borsig	3752	1880	?	300/500/1200
2	,,	,,	4113	1883	1953	,,
3	C^T	Hohenzollern	1387	1901	[1])	430/550/1080
4	,,	,,	1606	1902	[2])	,,
5	C^T	Hohenzollern	3722	1918/1919	?	430/550/1080
6	C^T	Hohenzollern	4291	1923/1925	1962	450/550/1080
7	C^T	Hohenzollern	2663	1911/1926	?	430/550/1080
8	,,	,,	2803	1915/1930	1961	,,
9	C^T	Hohenzollern	4457	1924/1961		
	1B	Sharp Stewart	1646	1865/1919	?	
I	C^T	Krupp	3436	1961		

[1]) In 1961 afgevoerd na vernummering in 4.

[2]) In 1961 vernummerd in 3.

De locomotieven 3 en 4 behoorden tot het door de fabriek voor industrie-doeleinden geleverde type „Crefeld". Ze kregen resp. in 1910 en 1909 nieuwe ketels van Hohenzollern met fabr. nrs. 767 K en 760. In 1961 stond de 4 met een slechte ketel, terwijl de 3 een belangrijke herstelling van het draagraam moest ondergaan. Men heeft toen de beide ketels verwisseld; hierbij werden tevens de locomotiefnummers verwisseld, zodat de oude locomotief 3 met de ketel van de 4, het bedrijfsnummer 4 kreeg en omgekeerd de oude locomotief 4 met de ketel van de 3 het nummer 3. De 4, ex 3, werd afgevoerd en in 1962 verkocht aan de firma Hollander te Spekholzerheide en in 1964 aldaar gesloopt. De locomotief 3, ex 4, is nog in dienst.

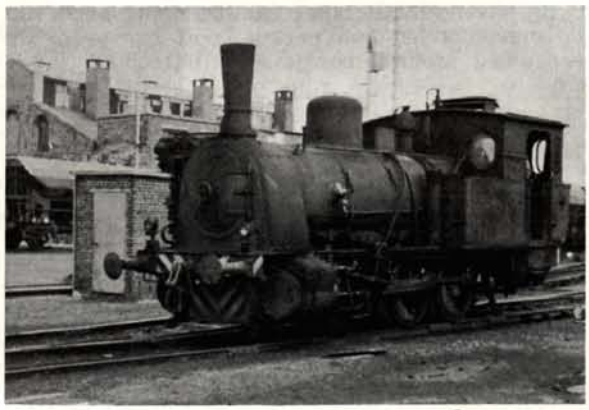
Locomotief 5 was het industrietype „Leverkussen" van Hohenzollern.

Locomotief 6 was van het type „Borbeck". Deze was iets groter dan de vorige en ook dan het Crefeld-type.

De locomotieven 7 en 8 zijn tweedehands gekocht en zijn weer van het type „Crefeld". De 8 is bij de DM (of eerder?) voorzien van ruimten voor grotere kolen- en watervoorraden. De locomotieven 5-8 zijn enige jaren geleden afgevoerd.

Locomotief 9 is een machine die in 1961 van de SM is overgenomen. Het SM-nummer was 32.

Locomotief DM 6 met tweeassige tender te Simpelveld; juli 1932.
Foto 510.082 E *Ir. S. Overbosch*

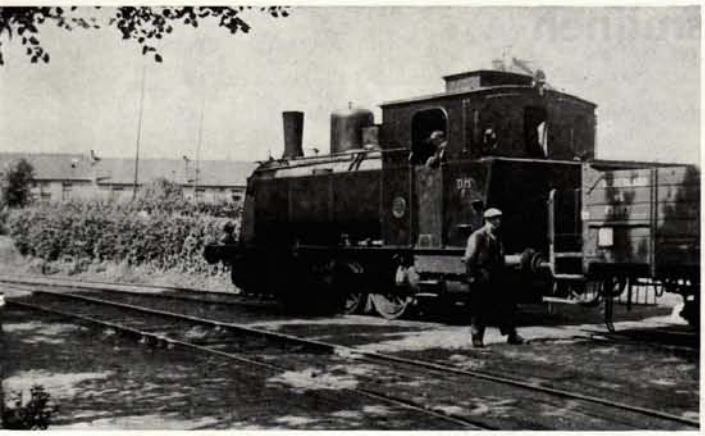


Locomotief DM 3 (ex 4) te Kerkrade; 22 juli 1964.
Foto 910.110 C *S. Overbosch*

Dan is er nog een locomotief geweest met de bijnaam „Kikvorsch". Deze had de locomotief te danken aan haar groene kleur. Het was oorspronkelijk de 32 van de NRS (1032 bij de SS). Ze kreeg bij de DM geen bedrijfsnummer. Het ketelnummer van deze locomotief was 7. De tussengelegen ketelnummers 5 en 6 behoorden resp. aan een locomobiel en een stoomlier, beide gesloopt in 1923. De locomotief is slechts enkele jaren in bedrijf geweest en toen gesloopt daar ze voor de DM-dienst nogal ongemakkelijk was. Volgens de machinisten reed ze een trein in een onwaarschijnlijk korte tijd van Kerkrade de heuvel af naar Simpelveld, doch op de terugweg bleef ze op de helling vóór Kerkrade nogal eens steken.

Vermoedelijk is met deze locomotief een tweeassige tender meegeleverd van Beyer Peacock van 1874. Deze werd na het slopen van de locomotief gebruikt als tender achter de andere locomotieven als ze het gehele traject naar Simpelveld moesten rijden. Toen het traject in 1925 gereduceerd werd tot het korte stuk Kerkrade—Spekholzerheide, is de tender verbouwd tot ijkwagen voor de weegbruggen.

In 1961 is er een nieuwe locomotief aange-



Locomotief DM 8; 27 augustus 1941.
Foto H. Waldorp

schaft, de I. Dit is de nieuwste stoomlocomotief in Nederland.

De DM bezit verder een dieselhydraulische rangeerlocomotief, asorde B, van Deutz, zonder bedrijfsnummer.

WS

Deze mijn heeft door zijn ligging vlak aan de DM-lijn, later de NS-lijn, bij Spekholzerheide slechts enkele locomotieven gehad, namelijk 5 stoomlocomotieven. Deze zijn alle afgevoerd; het rangeerwerk wordt nu verricht door drie diesellocomotieven, de I-III.

Locomotief 1 is een van de bekende Cockerill-rangeerlocomotieven met verticale ketel en met sterk hellende buitenliggende cilinders. Dit type werd in vier uitvoeringen (I-IV) gebouwd met onderling verschillende afmetingen; de kleinste was type I. De WS-locomotief behoorde tot type III. Van 1868 af werden er van deze machines vele honderden gebouwd, vooral voor Belgische en Franse bedrijven. In Nederland bezat o.a. Regout in Maastricht enkele van deze machines. De WS 1 had behalve een nummer ook een naam: „Emma". Ze werd in 1917 verkocht aan de Vereenigde Conservenfabrieken te Princenhage.

Locomotief 2 was van het Pruisische type T2. Ze was oorspronkelijk in een serie van 6 stuks (fabr. nrs. 2121-2126) aan de directie Frankfurt van de Pruisische Staatsspoorwegen. Later had ze het nummer Mainz 6054. In 1910 werd de machine in Duitsland gekocht door de aannemers F. de Herder te Zwolle en N. H. Bolle te Utrecht; ze kreeg toen het nummer 1 en de naam „Diena". In 1912 werd de locomotief verkocht aan de aannemers Gebr. de Vries en R. de Vries Lzn. te Geldrop. Het nummer werd toen 16 en de naam wordt opgegeven als „Dina". In 1914 koopt de WS de locomotief; de naam is dan weer, of nog, „Diena".

Locomotief 3 werd oorspronkelijk geleverd aan de aannemer A. Geldens te Nijmegen en had toen de naam „Elise". In 1913 ging ze over aan A. Geldens en C. J. M. Kocken te Weert. Deze verkochten de locomotief aan de WS; de naam bleef er toen waarschijnlijk op.

Locomotief 4 was nieuw van de fabriek aangeschaft.

Locomotief 5 is tweedehands gekocht, maar de oorspronkelijke eigenaren zijn niet bekend.

De diesellocomotieven zijn de volgende:

I	B_0	dieselelektrisch met MAN-motor	175 pk
II	B	dieselhydraulisch Drewry Car Cy 1941	150 pk
III	B	dieselhydraulisch Barclay	150 pk

Aan het einde van dit artikel betuig ik mijn dank aan de heren Dipl. Ing. Ph. Dirkse, ir. J. Verlaan, de werkmeesters A. Dijkmans en Van der Ham van de Oranje-Nassau-Mijnen, aan de heer ir. L. Huibers van de Laura & Vereeniging en aan de heer Schippers van de Domaniale Mijn. Deze heren zijn mij bijzonder behulpzaam geweest bij het fotograferen van de locomotieven en met het verschaffen van allerlei gegevens uit het verleden. Ik dank ook ir. J. W. Sluiter en mr. R. G. Klomp voor een aantal gegevens uit de archieven van de Dienst van het Stoomwezen.

Ir. S. Overbosch

Locomotief DM I, Kerkrade; 22 juli 1964.
Foto 910.108 C *Ir. S. Overbosch*

Locomotieven Mijn Willem-Sophia

nr.	*type*	*fabriek*	*fabr. nr.*	*ge-/in bouwd/dienst*	*ver-/afge-kocht/voerd*	*drijfwerk-afmetingen*
1	B^T	Cockerill	2576	1906/1907	?	250/260/615
2	B^T	Esslingen	2125	1885/1914	?	330/550/1080
3	B^T	Hanomag	5732	1910/1915	1952	
4	B^T	Henschel	19577	1922	?	
5	B^T	Orenstein	4725	1912/	?	