

Spoorwegbedrijf van de
Staatsmijnen in Limburg

DIESELLOCOMOTIEVEN

Dr. G.L. Schut



Rob Kappert
uitgeefbemiddeling

Colofon

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

Druk 1e druk, 2024
Papier 170 gr. Silk MC
Bindwijze Genaaid gebrocheerd

ISBN 9789083090870

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
Van stoom naar diesel : het spoorwegbedrijf van de Staatsmijnen in Limburg na 1945	7
Diesellocomotieven van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg	13
Diesellocomotieven van de Afdeling Railtransport	23
1949 – 1953 : diesellocomotieven voor facultatief vervoer	25
B-dh locomotief SM 74	26
B-dm locomotief SM 75	28
B-dm locomotieven SM 74 (SM 101) en SM 76 (SM 102)	31
1953 – 1956 : dieseltractie in de rangeerdienst	37
C-dh locomotieven SM 121, SM 122 en SM 123	38
C-dh locomotieven SM 124, SM 125, SM 126, SM 127, SM 128, SM 129, SM 130, SM 131, SM 132 en SM 133	43
1956 – 1958 : dieseltractie in de treindienst	55
Bo'Bo'-de locomotieven SM 151, SM 152, SM 153, SM 154 en SM 155	57
B'B'-dh locomotief SM 161	71
C-dh locomotief SM 141	77
1958 – 1961 : volledige overgang naar dieseltractie	81
C-dh locomotieven SM 171, SM 172, SM 173, SM 174, SM 175, SM 176, SM 177, SM 178, SM 179, SM 180, SM 181, SM 182 en SM 183	83
C-dh locomotieven SM 191, SM 192, SM 193, SM 194, SM 195 en SM 196	94
1961 – 1965 : een nieuw type diesellocomotief	101
C-dh locomotief SM 111	102
1965 – 1975 : van steenkolen naar chemie	105
1975 – 2003 : diesellocomotieven van de Afdeling Railtransport	107
B-dh locomotieven UKF-SBB 1 (DSM 1), UKF-SBB 2 (DSM 2), UKF-SBB 3 (DSM 3), UKF-SBB 4 (DSM 4), UKF-SBB 5 (DSM 5) en UKF-SBB 6 (DSM 6)	109
C-de locomotief UKF-SBB 7 (DSM 7)	117
B-dm locomotief 'PUCKI'	122
1979 – 2003 : verhaallocomotieven in onderhoud bij de Afdeling Railtransport	125
B-dieselhydrostatische verhaallocomotieven V1, V2, V3, V4, V5, V6 en V7	126

Locomotieven van andere maatschappijen in dienst bij het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg (DSM-Transport) of de Afdeling Railtransport	129
B-de locomotoren NS 252 en NS 302	130
B-dm locomotief (eigendom van Fritz Thomas KG)	132
Bo'Bo'-de locomotief KNHS K9-88	135
C-de locomotief NS 609 (Strukton 300609), C-de locomotief Strukton 300640	136
Locomotiefdepots en locomotiefwerkplaatsen	139
Locomotiefdepot Staatsmijn Wilhelmina	141
Locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik	143
Locomotiefdepot Staatsmijn Emma / Locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Emma	144
Locomotiefdepot Staatsmijn Maurits (Lutterade-DSM)	147
Werkplaats ORM (Onderhoud Rollend Materieel)	152
Technische gegevens van de diesellocomotieven van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg en de Afdeling Railtransport	155
Technische gegevens van de diesellocomotieven van andere maatschappijen in dienst bij het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg (DSM-Transport) of de Afdeling Railtransport	169

Voorwoord

Dit naslagwerk is het vervolg op de eerder verschenen publicatie betreffende de stoomlocomotieven van het spoorwegbedrijf van de Staatsmijnen in Limburg. Alle diesellocomotieven, die van 1949 tot 2003 dienst hebben gedaan bij het Spoorweg en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg en de Afdeling Railtransport van DSM, worden in dit naslagwerk besproken.

Van april 1970 tot augustus 1975 ben ik als 'projectleider inventarisatie rollend materieel' betrokken bij het in kaart brengen van het complete rollend materieel van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg (S.E.B.), later DSM-Expeditie en DSM Transport geheten. Vanwege mijn kennis op werktuigbouwkundig gebied heb ik in deze periode nauw samengewerkt met de heren ing. P.Th. Reijnders (Chef Technische Dienst) en ing. G.J. Knabben (Chef Locomotiefwerkplaats). De heer Reijnders is betrokken geweest bij de ontwikkeling en constructie van de door Henschel gebouwde dieselelektrische locomotieven. De heer Knabben heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het ontwikkelen van de door Werkspoor gebouwde dieselhydraulische locomotieven.

Bij het samenstellen van dit naslagwerk heb ik onderzoek gedaan bij:

- 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 DSM-Transport,
- het archief van de Afdeling Transport van DSM
- het archief van de Mijnpolitie der Staatsmijnen in Limburg / DSM,
- het archief van de Voorlichtingsdienst der Staatsmijnen in Limburg / DSM
- het archief van Klöckner-Humboldt-Deutz A.G, Köln (Duitsland)
- het archief van Henschel & Sohn, later Henschel-Werke G.m.b.H., Kassel (Duitsland)
- het archief van N.V. Werkspoor, Utrecht,
- het archief van de Dienst Archiefbeheer en Documentatie van de Nederlandse Spoorwegen (N.S.)

De firma Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. Köln heeft mij naast een aantal technische gegevens enkele foto's doen toekomen met het verzoek om bij publicatie van de foto's de tekst 'Werkfoto DEUTZ' te vermelden ["Veröffentlich mit Angaben: 'Werkfoto DEUTZ'"].

Ook na 1975 zijn mijn contacten met het spoorwegbedrijf van DSM gebleven.

Daarbij mag ik opmerken dat de heren Ing. P.Th. Reijnders en ing. G.J. Knabben onderzoek hebben gedaan naar het verdere verblijf van de door DSM verkochte locomotieven.

In 1980 ben ik gevraagd door de Afdeling Transport van SBB-UKF om te adviseren bij gebruik van de door Orenstein & Koppel geleverde locomotieven.

Vanaf het jaar 2000 heb ik als lid van de Vereniging van oud-medewerkers van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg, het latere DSM-Transport, een aantal foto's en gegevens van de DSM Voorlichtingsdienst gekregen, die afkomstig zijn uit het archief van de Afdeling Transport. Ook heb ik gebruik mogen maken van foto's die de heer Dolf van Wunnik, destijds treinmachinist bij de Nederlandse Spoorwegen (Railion), mij heeft doen toekomen.

Epe, zomer 2024
Dr. G.L. Schut



Van stoom naar diesel

Het spoorwegbedrijf van de Staatsmijnen in Limburg na 1945

Voor het vervoer van de diverse producten van de verschillende staatsmijnen, cokesfabrieken en chemische industrieën beschikt de Staatsmijnen in Limburg over een eigen spoorwegonderneming: het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg (S.E.B.). Na de Tweede wereldoorlog zijn er bij het Spoorweg- en Expeditiebedrijf van de Staatsmijnen in Limburg nog 45 stoomlocomotieven in dienst waarvan de oudste uit 1912 stamt en de jongste in 1948 in dienst is genomen. In 1949 komen de eerste diesellocomotieven in dienst en vanaf dat moment zullen de stoomlocomotieven geleidelijk aan worden vervangen door diesellocomotieven. Na de komst van de diesellocomotieven voor facultatief vervoer komen al spoedig diesellocomotieven voor het rangeerwerk op de emplacements in dienst. In de bloeiperiode van de steenkolenmijnbouw zal ook in de treindienst op de Mijnspoorweg de stoomlocomotief het veld moeten ruimen voor de diesel. In 1961 wordt afscheid genomen van de laatste stoomlocomotief.

De Mijnspoorweg strekt zich op dat moment uit van het steenstort op de Brunsummerheide nabij Staatsmijn Hendrik dwars door Zuid-Limburg tot aan het Julianakanaal bij Stein over een lengte van ca. 25 km. Deze dubbelsporige spoorweg verbindt de Staatsmijn Emma en Staatsmijn Hendrik met het overgave-emplacement te Nuth. Te Nuth bestaat een aansluiting op de spoorweg Sittard – Heerlen van de Nederlandse Spoorwegen (N.S.). Vanaf

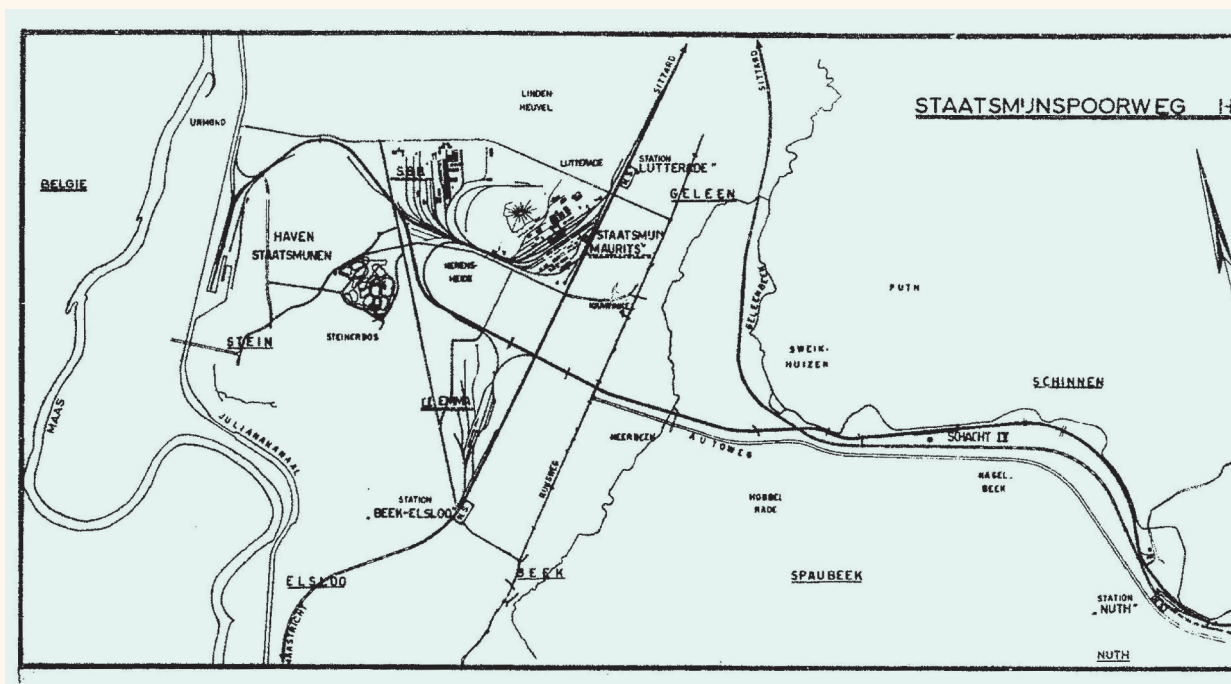
Nuth loopt de Mijnspoorweg via Kerensheide door naar Haven Stein aan het Julianakanaal. Op deze laatste verbinding sluit Staatsmijn Maurits aan met een spoorwegverbinding naar Kerensheide. Alle verbindingen zijn dubbelsporig, behalve de verbinding van Staatsmijn Maurits via Oude Postbaan naar de Mijnspoorweg in de richting Nuth, die enkelsporig is. Te Staatsmijn Maurits bestaat nabij het station Geleen-Lutterade van de N.S. nog een aansluiting op de spoorweg Sittard – Maastricht.

De Staatsmijn Wilhelmina is niet aangesloten op de Mijnspoorweg. De emplacements van de Staatsmijn Wilhelmina zijn via de enkelsporige spoorlijn van Terwinselen naar Heerlen van de N.S. verbonden met het landelijke spoorwegnet. Na de Tweede Wereldoorlog wordt in 1947 Schacht IV te Schinnen aangesloten op de Mijnspoorweg. De Cokesfabriek Emma II, die in 1951 de uit 1917 daterende Cokesfabriek Emma te Treebeek vervangt, krijgt op 10 oktober 1950 te Beek-Elsloo een aansluiting op de spoorlijn Sittard - Maastricht van de N.S.

Op 16 november 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 Haven Stein. 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 nadat eind jaren vijftig van de vorige eeuw de gasvelden in Groningen in exploitatie worden genomen.

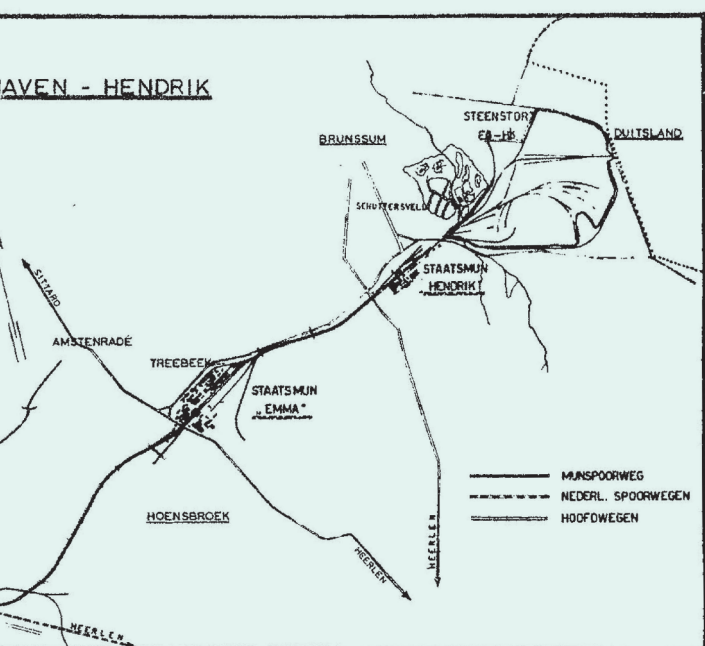


Officiële kaart van de Mijnspoorweg van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg uit 1965.

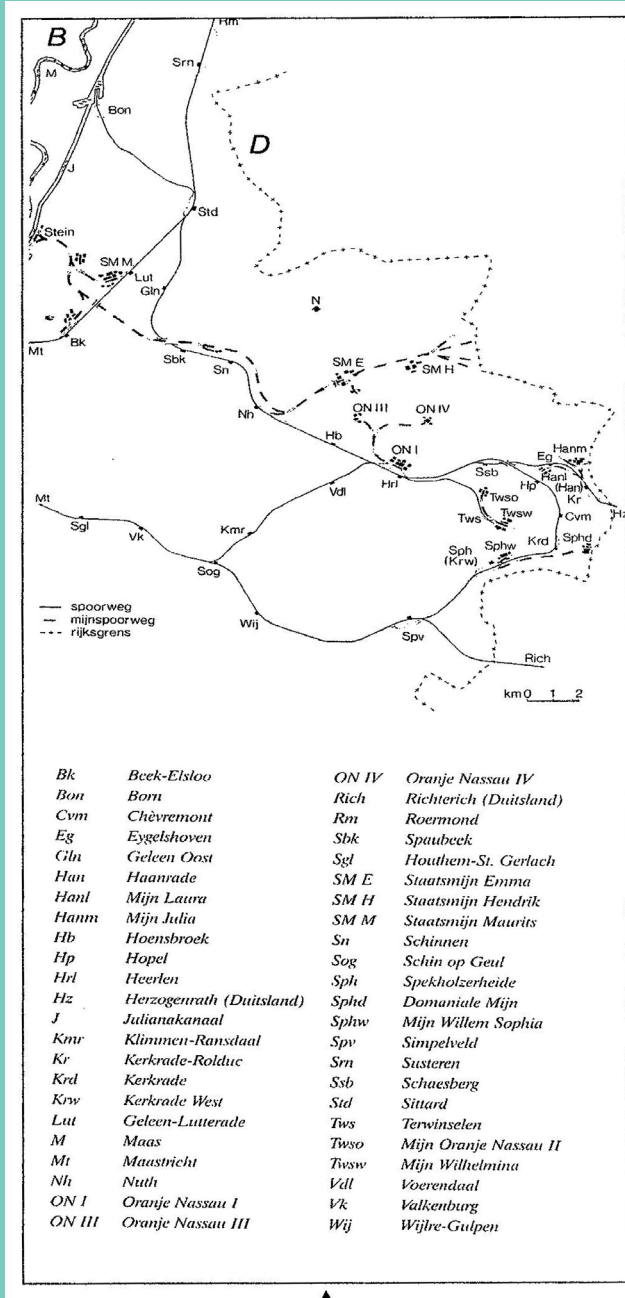


In 1965 besluit de Nederlandse regering de steenkolenmijnbouw in Zuid-Limburg op termijn te beëindigen en de kolenmijnen en cokesfabrieken te sluiten. Als eerste beëindigt de Staatsmijn Maurits in 1967 de productie van steenkolen. De Cokesfabriek Maurits en de Cokesfabriek Emma II worden in 1968 gesloten. Op het terrein van de Cokesfabriek Emma II komen een aantal chemische fabrieken die samen de Lokatie Kunststoffen (LoKu) vormen. De Staatsmijn Hendrik wordt in 1963 samengevoegd met de Staatsmijn Emma. In 1973 worden in de Staatsmijn Emma de laatste steenkolen gedolven. De Staatsmijn Wilhelmina blijft tot 1969 in exploitatie. De syntcracietfabriek, die op het terrein van de Staatsmijn Wilhelmina is gebouwd, wordt in 1973 gesloten. 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.

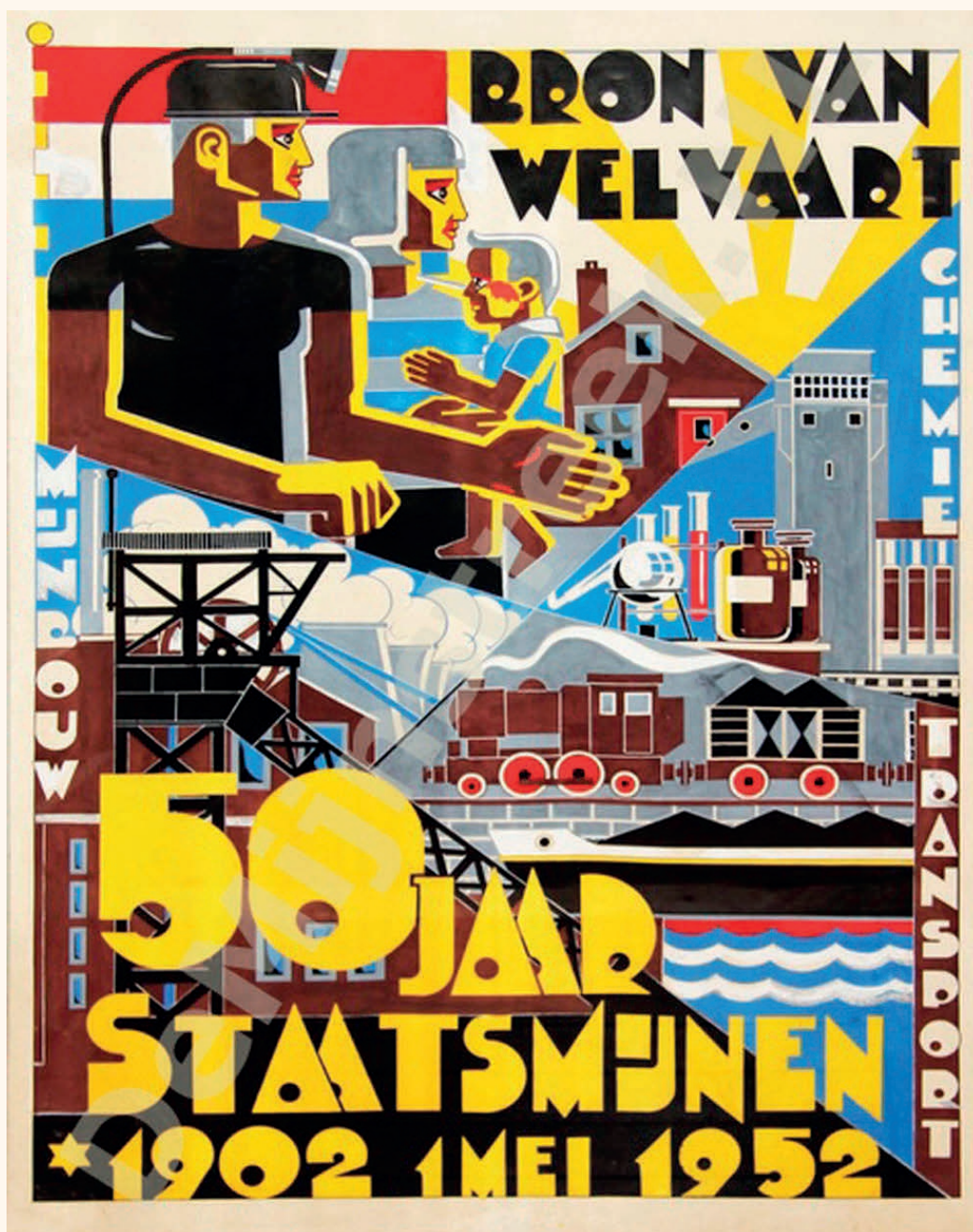
In 1970 wordt het traject Nuth – Kerensheide – Haven Stein en de verbinding van Haven Stein naar de Staatsmijn Maurits alleen nog enkelsporig bereden. Het tweede spoor wordt korte tijd later opgebroken. Op 1 april 1974 wordt de exploitatie van de emplacementen te Staatsmijn Wilhelmina beëindigd en op 5 april 1974 wordt de spoorverbinding op het station Terwinselen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) opgeheven. Op 13 april 1974 wordt de exploitatie van de Mijnspoorweg en de daaraan gelegen emplacementen en raccordementen ten oosten van Kerensheide gestaakt. Op 1 januari 1975 wordt de exploitatie van het nog resterende deel van de Mijnspoorweg ten westen van Kerensheide met de daarop aangesloten emplacementen 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 de UKF overgenomen door DSM. De Afdeling Railtransport gaat vanaf dat moment deel uitmaken van de Divisie Meststoffen van DSM en in 1991 van de Divisie Chemicaliën en Meststoffen. In 1998 wordt de Afdeling Railtransport onderdeel van Chemelot, de beheerder van de infrastructuur op de locaties van DSM in Zuid-Limburg. In de periode 1975 – 1992 wordt het transport per spoor verder ingekrompen. Uiteindelijk blijft een enkelsporige verbinding over vanaf Haven Stein naar Lutterade-DSM met een enkelsporige aansluiting op het Nederlandse spoorwegnet nabij het station Geleen-Lutterade. Op 1 januari 2003 wordt de Afdeling Railtransport van Chemelot overgenomen door Railion, waarin ook het goederenvervoer van de Nederlandse Spoorwegen (NS) is ondergebracht. De exploitatie van de emplacementen Lutterade-DSM en Haven Stein evenals de enkelsporige spoorlijn van Haven Stein naar Lutterade-DSM zijn vanaf dat moment in handen van Railion. DSM heeft nu geen eigen spoorwegbedrijf meer.



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



Diesellocomotieven van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg

Op het hoogtepunt van de steenkolen- en cokesindustrie van de Staatsmijnen in Limburg hebben 42 diesellocomotieven tegelijkertijd dienst gedaan.

Type diesellocomotief

Het type diesellocomotief wordt aangegeven door een asformule gevolgd door een code volgens de UIC-notatie van de Union Internationale des Chemins de fer.

In de asformule wordt het aantal aangedreven of gekoppelde assen door een hoofdletter weergegeven (B = 2; C = 3). Zijn de assen in een draaistel gelagerd, dan wordt achter de hoofdletter een apostrof geplaatst (B'B'). Zijn de assen in een draaistel gelagerd en afzonderlijk aangedreven, dan wordt achter de hoofdletter gevolgd door de letter o een apostrof geplaatst (Bo'Bo').

De code bestaat uit een combinatie van twee letters waarmee de aandrijving wordt aangegeven:

dm = dieselmechanische aandrijving

dh = dieselhydraulische aandrijving

de = dieselelektrische aandrijving

Tussen de asformule en de code staat een verbindingsstreepje (B-dm, B-dh, C-dh, B'B'-dh, Bo'Bo'-de).

Indeling van de diesellocomotieven

Bij het Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijn in Limburg (S.E.B.) worden de diesellocomotieven onderscheiden in:

- locomotieven voor de rangeerdienst op de emplacements: 'rangeerlocomotieven'.
- locomotieven voor de treindienst op de Mijnspoorweg: 'vervoerslocomotieven'.
- locomotieven voor de rangeerdienst op de emplacements, tevens geschikt voor de treindienst op de Mijnspoorweg: 'semi-vervoerslocomotieven'.

De locomotieven worden ondergebracht in de locomotiefdepots Staatsmijn Wilhelmina, Staatsmijn Emma en Staatsmijn Maurits.

De door KHD (Klöckner-Humboldt-Deutz) gebouwde rangeerlocomotieven met een vermogen van 450 pk worden voornamelijk vanuit het locomotiefdepot Staatsmijn Maurits ingezet. Later worden

ook een aantal door Werkspoor gebouwde rangeerlocomotieven en enkele semi-vervoerslocomotieven bij het locomotiefdepot Staatsmijn Maurits ondergebracht. Te Staatsmijn Wilhelmina doen vier of vijf door Werkspoor gebouwde rangeerlocomotieven dienst. De vervoerslocomotieven, de overige semi-vervoerslocomotieven en de meeste door Werkspoor gebouwde rangeerlocomotieven zijn te Staatsmijn Emma in depot

Tot 1961 vindt het groot onderhoud plaats in de locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik. Vanaf januari 1961 tot en met maart 1974 gebeurt dit in de locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Emma. Daarna vindt het onderhoud plaats in de Werkplaats van de Centrale Onderhoudsdienst (COD) op het terrein van de voormalige Staatsmijn Maurits.

Locomotiefnummers

Aanvankelijk worden de diesellocomotieven vanaf 1949 doorlopend genummerd volgens op het nummer SM 73 van een van de laatste stoomlocomotieven van het S.E.B.

In 1949 krijgt de eerste diesellocomotief, een door KHD gebouwde twee-assige dieselhydraulische locomotief, het nummer SM 74. Deze dieselhydraulische locomotief wordt in 1951 geruild tegen een door KHD gebouwde twee-assige dieselmechanische locomotief, die daarna het nummer SM 74 krijgt. Het nummer SM 75 is in 1950 bestemd voor een door Werkspoor gebouwde twee-assige dieselmechanische locomotief. In 1952 krijgt een tweede door KHD geleverde twee-assige dieselmechanische locomotief het nummer SM 76.

De locomotieven SM 74, SM 75 en SM 76 krijgen 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 wordt met witte verf op de voorste en achterste bufferbalk geschilderd.

In april 1953 wordt een nieuw nummerschema voor diesellocomotieven ingevoerd. Daarbij krijgen twee-assige diesellocomotieven nummers vanaf het nummer SM 101. De nummers vanaf het nummer SM 121 zijn bestemd voor drie-assige diesellocomotieven. Voor de vier-assige diesellocomotieven zijn de nummers vanaf het nummer SM 151 bestemd.

Van de twee-assige diesellocomotieven zijn in 1953 alleen nog de door KHD gebouwde dieselmechanische locomotieven SM 74 en SM 76 in dienst. Volgens het in 1953 ingevoerde nummerschema wordt het nummer van de locomotief SM 74 gewijzigd in SM 101 en het nummer van de locomotief SM 76 in SM 102. Het nummer 101, respectievelijk 102, wordt met witte verf op de beschermplaat voor het motorcompartiment en aan de achterzijde van het machinistenhuis aangebracht. Omdat de locomotieven in 1954 aan de Cokesfabriek Maurits worden verhuurd, krijgen de locomotieven SM 101 en SM 102 geen SM-nummerplaten. De locomotieven, die alleen op de terreinen van de Cokesfabriek Maurits dienst doen, worden in de Centrale Werkplaats van de Cokesfabriek

Maurits onderhouden. De directie van de Cokesfabriek Maurits besluit de locomotieven SM 101 (ex-SM 74) en SM 102 (ex-SM 76) administratief de nummers 1 en 2 te geven. Het nummer 1 wordt niet op de locomotief vermeld. Bij de locomotief nummer 2 wordt alleen aan de rechterkant van het machinistenhuis een uit een aluminium plaat gesneden cijfer 2 aangebracht.

De drie-assige dieselhydraulische rangeerlocomotieven die door KHD in de periode 1954 – 1956 worden gebouwd, worden doorlopend genummerd van SM 121 tot en met SM 123 en van SM 124 tot en met SM 133. KHD levert ook de nummerplaten van lichtmetaal, de letters, cijfers en omranding zijn blank en de achtergrond is zwart. Het formaat van deze nummerplaten is 50 x 14,3 cm. Het nummer van de locomotief wordt met witte verf op de voorste en achterste bufferbalk vermeld.



*De bij KHD vervaardigde lichtmetalen SM-nummerplaat van de locomotief SM 121.
(Foto: G.L. Schut)*

In de periode 1956 - 1959 worden door Henschel (tot 1957: Henschel & Sohn en na 1957: Henschel-Werke) in totaal vijf vier-assige dieselelektrische locomotieven geleverd, die bestemd zijn voor de treindienst op de Mijnspoorweg. De nummerplaten voor deze 'vervoerslocomotieven', die de nummers SM 151 tot en met SM 155 krijgen, zijn van gietijzer en worden in de locomotiefwerkplaats te Staatsmijn Hendrik vervaardigd. Deze nummerplaten hebben hetzelfde formaat als de nummerplaten van de stoomlocomotieven, namelijk: 41 x 15 cm. De letters, cijfers op de nummerplaten en de omranding van de nummerplaten zijn of blank geschuurd of worden crème-wit geschilderd. De achtergrond van deze nummerplaten is of blank geschuurd of krijgt de (hoofd)kleur van de locomotief. Het nummer van de locomotief wordt in de kleur wit of goud-geel op de voorste en achterste bufferbalk vermeld.



*De gietijzeren nummerplaat van de locomotief SM 152.
(Foto: G.L. Schut)*

In 1958 wordt voor de treindienst op de Mijnspoorweg een vier-assige dieselhydraulische locomotief van KHD gehuurd. Deze 'vervoerslocomotief' krijgt administratief het nummer SM 161. Nadat bij KHD een aantal wijzigingen zijn aangebracht, wordt de locomotief in 1960 door het S.E.B. overgenomen en door KHD voorzien van lichtmetalen SM-nummerplaten van het formaat 50 x 14,3 cm. De letters, de cijfers en de omranding van deze nummerplaten zijn blank geschuurd en de achtergrond is zwart. Bij aflevering van de locomotief SM 161 heeft KHD op de bufferbalken het opschrift 'SM 161' met goud-gele verf geschilderd. In 1962 is dit opschrift vervangen door het nummer 161. Het opschrift '161' wordt nu in de kleur wit op de bufferbalken aangebracht.

In 1958 neemt het S.E.B. ook een door KHD gebouwde drie-assige dieselhydraulische locomotief in dienst. Met deze drie-assige locomotief, die een groter vermogen heeft dan de overige drie-assige diesellocomotieven, wordt het begrip 'semi-vervoerslocomotief' geïntroduceerd: een locomotief die zowel in de zware rangeerdienst als in de lichte treindienst kan worden ingezet. Deze locomotief krijgt bij het S.E.B. het nummer SM 141. KHD levert de lichtmetalen SM-nummerplaten van het formaat 50 x 14,3 cm, waarbij de letters, cijfers en omranding blank zijn en de achtergrond zwart is. Het nummer van deze semi-vervoerslocomotief wordt met witte verf op de voorste en achterste bufferbalk vermeld.

In 1958 worden dertien drie-assige dieselhydraulische rangeerlocomotieven en in 1960 zes drie-assige dieselhydraulische semi-vervoerslocomotieven door Werkspoor geleverd. De door Werkspoor gebouwde locomotieven worden in twee aparte nummerreeksen ondergebracht. De dieselhydraulische rangeerlocomotieven krijgen de nummers SM 171 t/m SM 183 en de dieselhydraulische semi-vervoerslocomotieven krijgen de nummers SM 191 t/m SM 196. Werkspoor levert de locomotieven af met bronzen SM-nummerplaten van het formaat 46 x 14,5 cm. De bronzen letters, cijfers en omranding zijn blank gepoetst. De achtergrond van de nummerplaten is donkerblauw bij de locomotieven SM 171 t/m SM 183 en donkergroen bij de locomotieven SM 191 t/m SM 196. Het nummer van de locomotief wordt met witte verf op de voorste en achterste bufferbalk vermeld.

De bronzen nummerplaat van de locomotief SM 180.

(Foto: G.L. Schut)



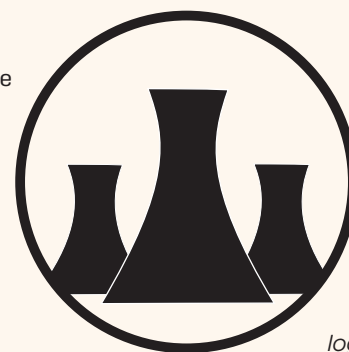
In 1961 wordt met de komst van een nieuw type drie-assige dieselhydraulische semi-vervoerslocomotief het SM-nummerschema opnieuw gewijzigd. Deze door KHD gebouwde locomotief krijgt het nummer SM 111, het eerste nummer van een [geplande] nieuwe serie semi-

vervoerslocomotieven. KHD levert de lichtmetalen SM-nummerplaten van het formaat 50 x 14,3 cm, waarbij de letters, cijfers en omranding blank zijn en de achtergrond zwart is. Het nummer van de locomotief wordt met witte verf op de voorste en achterste bufferbalk vermeld. In 1968 worden bij de locomotief SM 111 de SM-nummerplaten vervangen door het opschrift 'DSM 111'. Bij dit in zilverwitte kleur geschilderde opschrift wordt de vorm van de originele SM-nummerplaten gekopieerd.

Bij de diesellocomotieven van het S.E.B. worden de SM-nummerplaten aan beide zijden van het machinistenhuis aangebracht. Het logo van de Staatsmijnen in Limburg (drie koeltorens in een cirkel) is bij de rangeerlocomotieven en bij de semi-vervoerslocomotieven op beide zijanten van het motorcompartiment bevestigd.

Er zijn twee uitzonderingen: Bij de semi-vervoerslocomotief SM 141 is het logo niet aangebracht. Bij de semi-vervoerslocomotief SM 111 is het logo op beide zijanten van het machinistenhuis en aan de achterzijde van de locomotief aangebracht.

Bij de vervoerslocomotieven SM 151 t/m SM 155 is het logo van de Staatsmijnen in Limburg aan beide zijanten van het machinistenhuis bevestigd. Bij de vervoerslocomotief SM 161 wordt het logo op beide zijanten van het achterste motorcompartiment (het compartiment met het nummer 2) gemonteerd.



*Het in 1952
ingevoerde
logo van de
Staatsmijnen in Limburg*

Kleurenschema

Bij de locomotief SM 101 (ex-SM 74) zijn de bovenbouw, het onderstel, de bufferbalken en de wielen donkerblauw. Bij de locomotief SM 102 (ex-SM 76) is de bovenbouw donkerblauw (Pruisisch blauw) en zijn het onderstel, bufferbalken en wielen rood.

De bovenbouw van de rangeerlocomotieven SM 121 t/m SM 133 en SM 171 t/m SM 183, is donkerblauw (Pruisisch blauw) en het onderstel, bufferbalken en wielen zijn rood.

Bij de semi-vervoerslocomotieven SM 141, SM 191 t/m 193 en SM 111 is de bovenbouw donkergroen en zijn het onderstel, bufferbalken en wielen rood.

Het nummer van de locomotief wordt bij de rangeerlocomotieven en de semi-vervoerslocomotieven in de kleur wit midden op de bufferbalken geschilderd.

Bij de vervoerslocomotieven SM 151 t/ SM 155 wordt de bovenbouw volgens een speciaal voor deze locomotieven ontworpen patroon geschilderd. Iedere locomotief krijgt zijn eigen (hoofd-)kleur. Bij de locomotief SM 151 is de hoofdkleur blauw (middelblauw). Bij de locomotief SM 152 wordt gekozen voor de kleur 'groen' (mintgroen) en voor de locomotief SM 153 voor de kleur 'oranje' (geeloranje). (In de praktijk blijken deze kleuren nogal kwetsbaar te zijn en wordt later bij onderhoud van de locomotieven soms een donkerder tint groen, respectievelijk oranje aangehouden.) Bij de locomotief

SM 154 wordt de hoofdkleur rood (steenrood) en bij de locomotief SM 155 'grijs' (grijs-groen). Bij de locomotieven SM 151 t/m SM 155 zijn het onderstel en de wielen zwart. Het nummer van de locomotief wordt in de kleur goud-geel of wit midden op de bufferbalken aangebracht. De bovenbouw van de vervoerslocomotief SM 161 is bruinrood. Het onderstel en de wielen zijn zwart. Het nummer van de locomotief wordt in de kleur wit midden op de bufferbalken aangebracht.

Op 1 januari 1967 wordt de 'Staatsmijnen in Limburg' een naamloze vennootschap en wordt de naam 'Staatsmijnen in Limburg' gewijzigd in 'N.V. Nederlandse Staatsmijnen'. In januari 1970 wordt dit 'Dutch State Mines', afgekort DSM. Het 'Spoorweg- en Expeditiebedrijf der Staatsmijnen in Limburg' wordt nu 'Spoorweg- en Expeditiebedrijf der N.V. Nederlandse Staatsmijnen / DSM'. Op 1 maart 1970 wordt de naam 'Spoorweg- en Expeditiebedrijf der N.V. Staatsmijnen in Limburg / DSM' gewijzigd in 'DSM-Expeditie'. Op 1 maart 1972 wordt de naam opnieuw gewijzigd, nu in 'DSM-Transport'. In maart 1970 wordt het oude logo van de Staatsmijnen in Limburg (drie koeltorens in een cirkel) van de locomotieven verwijderd. Alleen de locomotieven SM 101 en SM 102 behouden het oude logo.

In het voorjaar van 1970 wordt het kleurenschema van 'Noviform' bij de door Werkspoor gebouwde locomotieven ingevoerd. Dit 'Noviform'-kleurenpatroon is speciaal ontwikkeld om het materieel 'een modern gezicht' te geven. Volgens het Noviform-kleurenpatroon krijgen de door Werkspoor gebouwde rangeerlocomotieven een grijsblauwe kleur met oranje onderstel, wielen en bufferbalken en worden de door Werkspoor gebouwde semi-vervoerslocomotieven grijsgroen met oranje onderstel, wielen en bufferbalken. Tevens worden zowel bij de rangeerlocomotieven als bij de semi-vervoerslocomotieven de beide SM-nummerplaten verwijderd. Eén van de SM-nummerplaten wordt rechtsachter onder de voetplaat vastgelast. Dit om te voorkomen dat bij het schilderen van de bekleding vergissingen optreden wat betreft het nummer van de locomotief. Op de niet meer te verwijderen SM-nummerplaat is altijd het oorspronkelijke (en dus correcte) nummer van de locomotief vermeld. De letters, cijfers en

omranding van deze SM-nummerplaat worden wit, de achtergrond wordt grijsblauw (bij de rangeerlocomotieven) of grijsgroen (bij de semi-vervoerslocomotieven). Aan de zijkanten van het machinistenhuis worden de letters DSM, het nieuwe logo van DSM (een gestileerde zeshoek) en het nummer van de locomotief in de kleur wit aangebracht. Het nummer van de locomotief wordt ook midden op de bufferbalk in de kleur wit geschilderd.



Een uitzondering vormen de door Werkspoor gebouwde rangeerlocomotieven SM 180 en SM 183. Deze twee locomotieven zijn niet meer volgens het 'Noviform'-kleurenpatroon geschilderd en behouden hun oorspronkelijke kleuren: bovenbouw donkerblauw, bufferbalken en wielen rood. Ook behouden deze locomotieven de beide nummerplaten die aan de zijkanten van het machinistenhuis zijn bevestigd. Nadat in de loop van 1970 het oude logo is verwijderd, is bij de locomotief SM 180 op de

Het in 1970 ingevoerde logo van DSM

plaats van het oude logo van de Staatsmijnen in Limburg het nieuwe logo van DSM met witte verf aangebracht. Bij de locomotief SM 183 wordt het nieuwe logo niet meer aangebracht.

Vanaf 1972 wordt een zestal door Werkspoor gebouwde rangeerlocomotieven en de zes door Werkspoor gebouwde semi-vervoerslocomotieven bestemd om vanaf 1 januari 1975 dienst te doen bij de Afdeling Transport van het Stikstofbindingsbedrijf / Unie van Kunstmestfabrieken (SBB / UKF). Aanvankelijk betreft dat de locomotieven SM 172, SM 173, SM 178, SM 179, SM 181, SM 182 en SM 191 t/m SM 196. In januari 1974 worden in plaats van de locomotieven SM 173 en SM 179 de locomotieven SM 174 en SM 175 aangewezen om dienst te gaan doen bij de Afdeling Transport. Bij de locomotieven die bij de Afdeling Transport dienst gaan doen, worden de letters DSM en het DSM-logo vervangen door het opschrift SBB-UKF. De letters SBB-UKF worden in de kleur wit op het machinistenhuis aangebracht.

In 1972 worden ook de door KHD gebouwde locomotieven SM 126 en SM 131 volgens het kleurenschema van 'Noviform' geschilderd. Deze rangeerlocomotieven krijgen de kleur grijsblauw met een oranje onderstel en oranje wielen. Op het machinistenhuis van de locomotief SM 131 wordt het opschrift SBB-UKF aangebracht en op het machinistenhuis van de locomotief SM 126 het opschrift UKF-SBB. Beide locomotieven behouden de originele SM-nummerplaten die aan de zijkanten van het machinistenhuis zijn bevestigd. De letters, cijfers en omranding van deze nummerplaten krijgen de kleur wit, de achtergrond van de nummerplaten wordt grijsblauw. De locomotiefnummers worden in de kleur wit midden op de bufferbalken geschilderd. Bij de locomotief SM 126 wordt het nummer 126 in de kleur wit ook op de zijwand van het motorcompartiment aangebracht.

Bij de locomotief SM 101 wordt in 1970 de bovenbouw grijsblauw zonder verdere opschriften. Ook het oude logo van de Staatsmijnen in Limburg en de fabrieksplaat krijgen een grijsblauwe verflaag. Het SM-nummer is daarna niet meer te zien. De bufferbalken en de wielen blijven donkerblauw. Bij de locomotief SM 102 blijft de bovenbouw donkerblauw en blijven de bufferbalken en wielen rood. Het nummer 2 aan de rechterzijde van het machinistenhuis, het oude logo van de Staatsmijnen in Limburg, de fabrieksplaat en het SM-nummer aan de voor- en achterzijde van de locomotief blijven blank.



*Interieur van de
door KHD gebouwde
locomotief SM 126.
Staatsmijn Maurits,
18 juli 1974
(Foto: G.L. Schut)*

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 signaalfluit en een bel. De meeste diesellocomotieven zijn bij aflevering voorzien van een laagtonige signaalhoorn (typhoon). De door Werkspoor gebouwde locomotieven SM 171 t/m SM 183 hebben bij aflevering een laagtonige luchtfluit gekregen, die overigens al na korte tijd wordt vervangen door een laagtonige signaalhoorn (typhoon). Naast een signaalhoorn (signaalfluit) en een bel hebben de locomotieven een claxon, die als signaal bij het rangeren wordt gebruikt. De locomotieven SM 74, SM 75, SM 101 (ex-SM 74) en SM 102 (ex-SM 76) beschikken alleen over een hoogtonige luchtfluit en hebben geen bel of claxon.

Frontseinen

De vervoerslocomotieven SM 151 t/m SM 155 zijn bij aflevering voorzien van een frontverlichting waarvan (naar Amerikaans voorbeeld) twee lampen in het midden boven elkaar zijn geplaatst. De bovenste van de twee lampen is een schijnwerper, die gebruikt wordt als waarschuwingslicht bij overwegen en als extra verlichting bij duisternis. Met de onderste lamp van deze twee lampen kan samen met de boven de linker en rechter buffer geplaatste lamp de A-frontseincode worden getoond. Bij de vervoerslocomotief SM 161, die aanvankelijk alleen twee frontlantaarns heeft, wordt in 1960 een derde frontlantaarn aangebracht in de vorm van een schijnwerper, waarmee ook de A-frontseincode kan worden getoond.