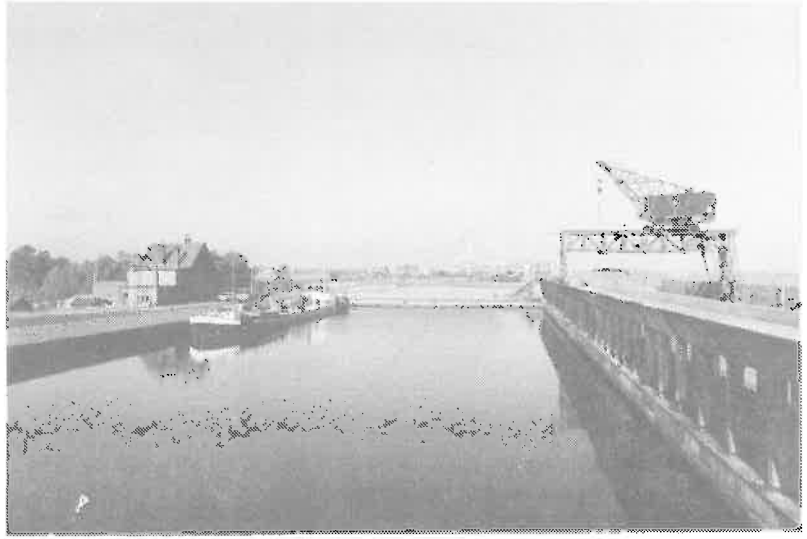
De haven met de 6.5 tons Nemag kraan uit 1956 datering ca 1960
Op de achtergrond de maurits 2

Onder
De haven in 1955 met het nieuwe viaduct voor het laden van pyriet

DE HAVEN VAN DE ZINKFABRIEK IN BUDEL-DORPLEIN

Inleiding

Zoals in het artikel over "De Dorplein" in de vorige Aa-kroniek (9de jaargang nr. 4) reeds is aangekondigd komt hier een stukje over de haven van de Zinkfabriek aan de Zuid-Willemsvaart.
Alhoewel de haven voor het grootste gedeelte op Weerts grondgebied ligt, beschouwen we het toch als een deel van Dorplein, omdat de haven nu eenmaal bij de Zinkfabriek hoort. Trouwens het is ook post Budel. Slechts een aantal facetten van deze slagader van de fabriek zal ik belichten.



De haven in Dorplein

In Dorplein praten ze gewoon over "De haven aan het kanaal" in Weert noemen ze het de "Beulder haven" en de schippers hebben het gewoonlijk over het "Buulse Gat" of het "Beulse Gat" in de "Lang Hei".

Vroeger fietsten we wel eens met onze klas van de lagere school (de St. Aloysiusschool) door Dorplein en dan van de Peel naar de haven en het kanaal. Daar staande aan de Peelrand keken we richting Weert en zagen van links naar rechts:

Links een complex van gebouwen, de zink en zwavelzuurfabrieken, dan het weeghuis, de zuurtank en tenslotte de haveninstallaties. In de tussenruimte zagen we een treintje hobbelen, een klein pluimpje uit zijn locomotief uitblazend. 't Was net een bezige bij, die zorgde dat alles op zijn plaats kwam. Het liep zijn wielen haast onder het logge lijd uit, schreeuwde van schrik een gilletje bij de havenoverweg, denderde nog wat na en stond remmend stil naast het water van de haven.

Tussen de fabriek en de haven met links het smalspoor en rechts het normaalspoor

Van de Peel fietsten we dan naar de haven en het kanaal en zagen:

Het water van het kanaal de tankers van de Zinkfabriek, de Kempenaar en zo vele andere schepen naar o.a. de haven dragen, waar de eersten het zwavelzuur opslokten en de anderen gingen laden of lossen. De schepen lagen met open laadruimten in de haven. De twee stoomkranen reden van links naar rechts en maakten daarbij veel lawaai. De machinisten gunden ze ook geen rust . Vlak bij hun staanplaatsen was een vuurgloed te zien. Het tempo was haastig en kratten geladen met zinkblokken daalden af in de buikdelen van het schip. We keken nog een wijle naar deze drukte. Het werd ons duidelijk dat dit de slokdarm en tevens endeldarm is van de fabrieken. Hier dronken de tankers, de Mauritsen, zich vol met zuur en 't water droeg

ze weg naar vreemde oorden. We zagen juist zo'n volgelopen Maurits vertrekken. Enige korte signalen, nodig voor de voorbijvarende schepen op het kanaal, een groet en de tanker dook onder de weg door het kanaal op. De schipper zou nog wel meer machtige mooie oevers te zien krijgen, later op zijn reis over de Rijn. Wat zouden we graag eens met zo'n boot meegegaan zijn. Doch dat ging niet, we moesten terug naar huis. We zwaaiden nog eenmaal naar de schipper en zijn dekknecht, sprongen weer op onze fietsen en gingen langs de hoge schouwen via de Heikant naar Budel, waar we ons verspreidden in de diverse richtingen. 's Nachts droomden we dat we schipperskinderen waren en meevoeren over de wateren!

Voor een goed begrip laat ik nu eerst een overzicht volgen over de Zuid-Willemsvaart, omdat de haven aan dit kanaal ligt en dit medebepalend is geweest voor de plaats van vestiging van de Zinkfabrieken.

De Zuid-Willemsvaart

Dit kanaal verbindt de Dieze te 's Hertogenbosch met de Maas te Maastricht en meet een lengte van 122 km, waarvan 43,5 km, van Maastricht tot Weert, op Belgisch grondgebied.
Het is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton. Aan het kanaal werd gewerkt van 1822-1826, waarbij men deels gebruik maakte van de onder Napoleon gegraven dijkvlakken van het Canal du Nord (Noordervaart).
In een van de dagboeken van Jan Moonen, die van 1756 tot 1836 woonde op de Kumpenhof in Tungelroy staat een mooi, illustratief verhaal over de aanleg van het kanaal:

"Het maken van de canaal, of de scheepvaert tot Weert.
Het Frans republick ofte natie is opgestaen in het jaer 1792 en zeijn hier in het landt gekomen datzelfde jaer. In den maand september hoort men zeggen dat zeij in het Frans veele priesters dooden en de kloosters vernietigen. Omtrent het jaer 1805 zoo isser opgestaen een keijser, Bonepart, denwelcken in het eersten beginsel goedt scheen te weesen, daernaer de kerck oock vervolgden.
In die teijden van Bonepart hebben zeij beginnen de canaal of de schipvaert te maken tot Weert. In het jaer 1809 den 8e meij hebben zeij begonst tussen Boshoven en de Stadt, zoo dat de menschen de vrugten moesten afmaijen. Voorders zeijn zeij op een jaer of twee jaeren gemaekt tot ontrent Helden, 7 uren van Weert, maer op eenige plaetsen niet volmaekt; doen hebben opgehouden tot het jaer 1823.
Het jaer 1815, doen isser eenen alderschroomeleijckste bloedslag gebuert te Waterlo; daer heeft het Bonepart verlooren. Naer eenigen

Zuidwillemsvaart Weert Land-bouwbelang en gasfabriek 1950

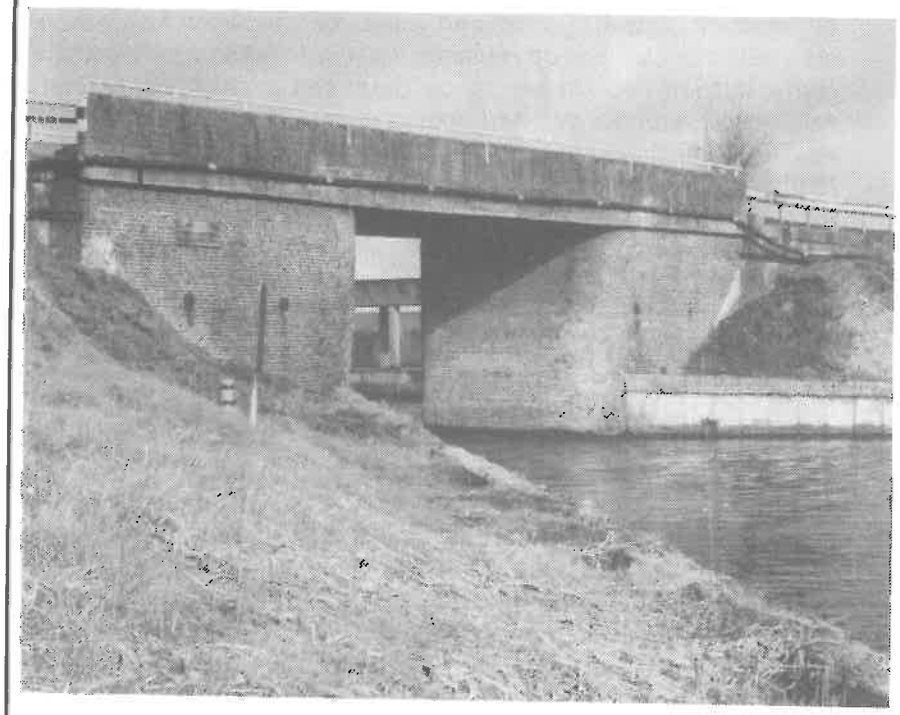
De lodewicus van Harrie Tullemans met sleep voor sluis 16 onder

Sluis 16 in Weert met schade tijdens wereldoorlog twee

teijt, zoo heeft den konick van Holland: Willem den I, dit land bekomen en heeft de canaal of schipvaert weederom beginnen te maeken: het jaer 1823 van Den Bos op Helmont; 1824 van Helmont tot Weert.
Het jaar 1824 hebben zeij op de Biest een of twee sluijse met een waaterlopinge onder de vaert door gemaekt, daertoe gebruijkt acht en veertig ramen. Met de sluijse zullen er 50 zeijn van ontrent vier houtvoeten hoog en ontrent twee voeten eenen halven breedt staan onder in den grondt eenen voet 3 of 4 van malkander gezet, daartegen bezet met dikken eijken plancken en nog steenen daertegen gemetst, zoo men hoorde zeggen.
Dit is gemaekt om de Weerter beeck die van Bokholt komt door te loopen. Nu die canaal of schipvaert is volmaekt het jaer 1826 in den maend augustus en het eerste schip is daer door gegaen den zelve maendt den 25e augustus"

Tot zover het citaat.

Via het in 1850 gegraven kanaal Luik-Maastricht geeft de Zuid-Willemsvaart een verbinding met Luik. Bij Aarle-Rixtel staat het in verbinding met het Wilhelminakanaal en bij Nederweert geeft het aansluiting op het kanaal van Nederweert naar Wessem en buigt het tegelijk zelf af naar het zuidwesten.
Het van 1843-1846 gegraven Eindhovens kanaal verbindt Eindhoven in Helmond met de Zuid-Willemsvaart. Dit kanaal is echter al jaren buiten gebruik gesteld.
Via het kanaal van Briegden naar Neerharen staat de Zuid-Willemsvaart in verbinding met het Albertkanaal.
Bij Bocholt, waar de bij ons bekende "Stop van Lozen" (sluis 17) door de geringe diepte van de slagdrempel een belemmering voor de scheepvaart vormt (maximum tot 440 ton), staat het in verbinding met het kanaal Bocholt-Herentals.
De haven van de Zinkfabriek ligt tussen sluis 17 (De Stop van Lozen) en sluis 16 in Weert. Sluis 16 is een zogenaamde grenssluis en de enige op de Zuid-Willemsvaart die voorzien is van hefdeuren. Schepen tot maximaal 65 meter lengte, 7.20 meter breedte en een diepgang van 2.10 meter kunnen hier geschut worden, hetgeen neerkomt op een maximale lading van 800 ton, doch de meeste schepen hebben minder inhoud.
In de beginjaren diende het kanaal vooral voor de aanvoer van meststoffen uit de Hollandse steden voor de ontginning van de woeste (niet ontgonnen) Peel- en Kempengronden, maar al gauw werd het een industrieel kanaal, waarvan ook Dorplein profiteerde.



De 'doorvaart' naar de haven

Omdat het kanaal in de 20ste eeuw niet geheel aan de groeiende behoefte bleek te kunnen voldoen, werd van 1925-1935 het Julianakanaal gegraven, waardoor de Zuid-Willemsvaart veel minder scheepvaart te verwerken kreeg.
Tevens werden in de 70er jaren de sluizen in Maastricht voltooid en zodoende is het met de scheepvaart in de Kempen een stuk rustiger geworden. In 1960 passeerden er nog zo'n 60 schepen per dag, terwijl dat nu anno 1991 is teruggelopen tot zo'n 10 schepen per dag.
De plaats van de haven, evenals het hele gedeelte van het grenskantoor tot aan de sluis in Weert noemde men vroeger de "Lang Hei". Tot het einde der dertiger jaren was de weg langs het kanaal een niet veel gebruikte, slecht onderhouden, deels verharde weg. Tussen het kanaal en de weg (nu Kempenweg genaamd) lag een verhoogd dijkje, het jaagpad. Dit pad ligt of lag langs alle kanalen en was bedoeld voor lijndrijvers met hun paarden en zelfs voor mannen en vrouwen en zelfs kinderen, die vanaf dit pad de schepen voorttrokken.
Later zijn er natuurlijk de sleep- en duwboten gekomen, die het sleep- en

duwwerk overnamen.
De weg werd vroeger hoofdzakelijk gebruikt door fietsers die vanuit Weert en omstreken naar de Zinkfabriek gingen en in de winter door paarden met karren, die sintels ophaalden bij de fabriek voor de verbetering van wegen, paden, erven etc.
In de 80er jaren zijn er plannen gekomen om de Zuid-Willemsvaart, voor zover op Nederlands grondgebied gelegen, bevaarbaar te maken voor schepen tot maximaal 1350 ton, deels gepaard gaande met een verlegging om Helmond heen. Gedeeltelijk zijn deze plannen reeds uitgevoerd maar door geldgebrek staan ze nu op een laag pitje. Op Belgisch gebied is er al lang sprake van verruiming, door o.a. de karakteristieke "Stop van Lozen" te vervangen door een nieuwe sluis, doch vooralsnog blijft het bij plannen. Om deze plannen te verwezenlijken zou er een nieuw kanaal vlak bij Lozen-Kaulille gegraven worden. Op deze hoogte bedraagt de afstand tussen de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Bocholt-Herentals slechts 1100 meter. In dit stuk zouden dan de sluizen 17 en 18 moeten worden vervangen door een grote moderne sluis. Naast dit plan zal ook de verbinding Belgische Kempen-Maas verbeterd moeten worden. Ik ben benieuwd of deze plannen nog ooit zullen worden uitgevoerd.

De vestiging van de Zinkfabrieken

In 1892 besloten de Belgische industriëlen Sepulchre en de gebroeders Dor om de Zinkfabriek op de huidige locatie te bouwen. Deze afgelegen plaats voldeed uitstekend aan de voorwaarden om zo'n fabriek te kunnen bouwen. Op de eerste plaats moest de locatie afgelegen zijn, omdat de toenmalige zinkbereiding nogal wat stankoverlast veroorzaakte. Daarnaast was een goede infrastructuur uitermate belangrijk. Spoor- en waterweg vormden een onmisbare schakel in de aan- en afvoer van grondstoffen, steenkolen, ertsen, bouwmaterialen en afgewerkte produkten. Ook hiervoor was de locatie uitermate geschikt. Enerzijds lag er de spoorlijn van de Grand Central Belge, die Antwerpen via Budel, Weert en Roermond verbond met Mönchen-Gladbach. Als waterweg lag er aan de andere kant de Zuid-Willemsvaart. De fabriek werd gebouwd precies tussen de spoorlijn en het kanaal.
Nadat de gemeenteraad van Budel op 7 juli 1892, zo'n 628 ha woeste grond verkocht aan de oprichters werd op 14 september 1892 de Societé Anonyme des Zincs de la Campine officieel opgericht.
Daarna werd er onmiddellijk begonnen met het geschikt maken van de grond. Er moesten o.a. wegen aangelegd worden en een gedeelte moest worden opgehoogd voor de spoorlijn.

De haven van de Zinkfabriek

Het lossen van de schepen gebeurde in eerste instantie nog gewoon langs het kanaal, waar wat extra voorzieningen waren getroffen. Dit was natuurlijk geen geschikte manier, die bovendien nogal wat stagnatie veroorzaakte. Daarom werd er in 1896 op eigen kosten een vaarkom gegraven met een aanlegplaats voor zeven schepen.
Verder werd er ook een smalspoorverbinding aangelegd van het station in Budel-Schoot en van de haven naar de fabriekscomplexen.
De haven was vroeger 100 meter lang en 30 meter breed. Dit was te kort om twee achter elkaar liggende schepen te kunnen laden of lossen, terwijl slechts over één kademuur beschikt kon worden. Bovendien was bij de doorvaart van het kanaal naar de haven een remmingswerk aangebracht, waardoor slechts schepen met een breedte van 6.40 meter konden binnenlopen. De brug met weg over deze doorvaart bestond toen uit ijzeren balken met daar dwars overheen houten balken.

De Haven voor de verbouwing - achtergrond het bruggetje rechts de oude stoomkranen situatie 1950

Om aan de steeds grotere drukte het hoofd te kunnen bieden, besloot de directie van de Zinkfabriek de outillage van de haven te verbeteren. Het civiel ingenieursbureau Lutters uit Weert maakte de plannen voor dit grote werk.
Het remmingswerk voor de doorvaart werd verwijderd zodat nu schepen met een breedte van 6.60 meter konden binnenlopen. De brug met weg werd geheel vernieuwd. De havenkom werd vergroot, zodat deze op een lengte van 110 meter werd gebracht en de breedte op 35 meter.
Aan de oostzijde werd een nieuwe kade gemaakt van gewapend beton; damplanken verbonden door een koppelbalk. Deze koppelbalk wordt door niet minder dan 140 stuks zware betonpalen, met een lengte van 8.50 meter, tot 45 jukken gebundeld, tegen verschuiving beveiligd. De nieuwe kade wordt enkel gebruikt voor het laden van massagoed. Om deze goederen snel te kunnen laden werd over de gehele lengte van de kade een groot viaduct gebouwd dat 3.20 meter hoog is. Over dit viaduct kunnen vrachtauto's rijden, die hun lading in recordtijd via schuiven in de schepen kunnen kiepen.

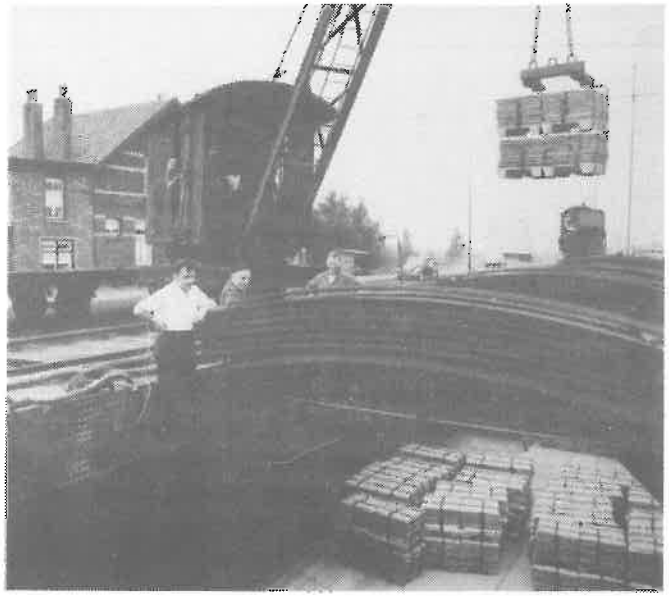
De nieuwe kade met viaduct en electrische kraan

Via aansluitende wegen werd het viaduct met de bestaande wegen verbonden. Dit viaduct werd zodanig gebouwd, dat er eventueel een zware kraan op gebouwd kan worden. Ook de achterzijde van de haven werd van een damwand voorzien. Tevens werd ook het gehele havencomplex uitgebaggerd, waarbij fietsen en verloren gegane zinkblokken na al die jaren tevoorschijn kwamen. Er werd uitgebaggerd tot een diepte van minimaal 2.50 meter.
Voor de haven betekende het een belangrijke verbetering en verfraaiing. Het werk werd uitgevoerd door de firma Gebr. Vermeijlen uit Eindhoven. Het hei- en baggerwerk geschiedde door de firma J. Driessens uit Weert. Van toen af kon een schip in drie tot vier uur geladen worden, terwijl aan beide kaden twee schepen achter elkaar konden meren. Dit betekent dat de laadcapaciteit werd gebracht op 100 à 125 ton per uur, zodat een Kempenaar binnen 4-6 uur beladen kon vertrekken.
Om de tankschepen (daarover straks meer) sneller te kunnen laden werd nabij de haven een zwavelzuurtank gebouwd met een inhoud van 1100 ton met daarbij ook een zuurkeet met daarin de pompen.
Hoe ging dat nu vroeger in zijn werk? Als er in de haven van bijvoorbeeld Antwerpen een ertsschip binnenkwam, werd dit erts overgebracht in kanaalschepen, hier voornamelijk Kempenaars en Spitsen genoemd. Deze voeren dan hun lading via de Belgische kanalen en de "Stop van Lozen" tot aan de grens waar ingeklaard moest worden. Soms waren dat 'files' van 15

Het laden en lossen met kruiwagens de haven in 1937

tot 20 schepen. Dit kwam omdat in Antwerpen of Rotterdam zeeschepen aankwamen met 10.000 tot 15.000 ton, die in één of twee dagen gelost moesten worden.
Zoals hiervoor reeds gemeld konden de 600 tons Kempenaars, vanwege de "Stop van Lozen", slechts 380 ton vervoeren. In de haven zelf konden er maar 6 tot 8 tegelijk binnen, de rest moest 'buitengaats wachten', hetgeen betekende bij de grens of bij sluis 16 in Weert. Uiteraard konden de schepen ook vanaf de Rotterdamse haven komen, waardoor ze van de Weerter kant kwamen.

Voor 1920 waren er nog geen kranen aan de haven. Alles moest toen met kruiwagens en schop gelost en geladen worden. Rond 1920 zijn tweedehands stoomkranen aangekocht, die echter nog niet toegerust waren met grijpers. De lossers, 6-10 man, moesten de ertsen, of andere goederen, nog met een zeer grote schop in een bak overbrengen. Deze bak werd dan uit het schip gehesen en boven een wagon gebracht. Aan de bak zat een klep, die door de 'klepman' omgegooid moest worden, waardoor de bak in de wagon werd geledigd. Later werden de stoomkranen voorzien van grijpers, die dit zware werk van de lossers overnamen.
Deze stoomkranen werden gestookt met briketten en de stoker, die deze moest aansteken, moest dit 's nachts om een uur of vijf doen om ze 's morgens werkgereed te hebben. Rond 1955 is er naast de twee stoomkranen ook een elektrische kraan gekomen met een capaciteit van 6 ton.



De stoomkraan laadt zinkblokken

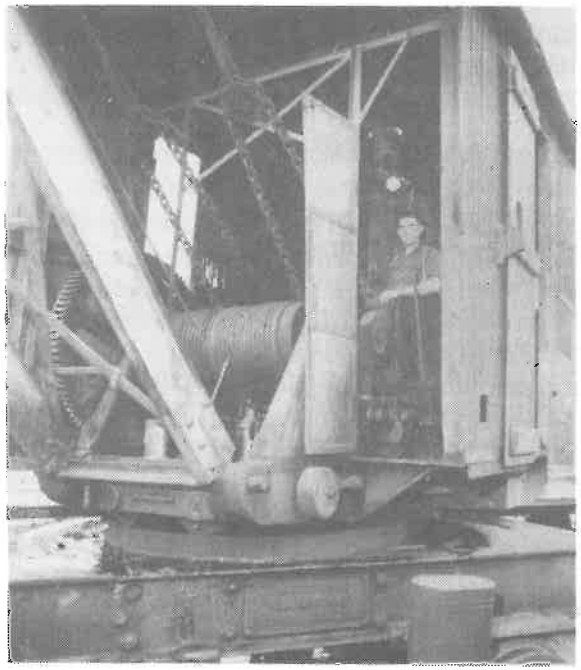
De stoomkranen werden van toen af hoofdzakelijk nog gebruikt voor het laden van blokzink. Later zijn de stoomkranen gedemonteerd en afgevoerd.

Om enkele cijfers te noemen: in 1960 werden er 804 schepen gelost en geladen, waarbij 212.000 ton aan goederen werden overgeslagen. Bij de geloste ladingen namen zinkerts, pyriet en kolen de belangrijkste plaats in. De verladingen betroffen in hoofdzaak blokzink, pyrietas en zwavelzuur. In totaal werd er met 236 tankschepen 63.867 ton zwavelzuur afgevoerd.
De genoemde pyriet, die voornamelijk uit Spanje en Noord-Afrika kwam, werd alleen gebrand om zwavelzuur te maken. De overblijvende pyrietas werd daarna weer verkocht aan koperfabrieken in o.a. Duisburg. Hiermee was deze haven de drukste in het Weerter land.
Vroeger werden er zo'n 24 schepen erts per week gelost of geladen. Voordat zinkovens met olie werden gestookt moest er ook per dag een schip met kolen, afkomstig van de Nederlandse en Duitste mijnen, gelost worden. Het was, net zoals overal, hard werken daar aan de haven. In de Eerste Wereldoorlog lag de aanvoer van ertsen zowat stil, zodat de productie op een laag pitje stond. In de Tweede Wereldoorlog lag het vervoer over water ook stil. Alle ertsen werden toen vanuit Finland per trein aangevoerd. Ook in harde winters als de kanalen dichtgevroren waren moest alles per trein aangevoerd worden. Op het einde van de oorlog deed de haven ook dienst als overslagplaats voor kolen. Omdat in Nederland veel sluizen kapot waren, konden de kolen wel via België naar de haven gebracht worden en van hieruit per trein naar o.a. Eindhoven.
Als een schip om te lossen zich voor 18.00 uur in de haven meldde dan telde het nog voor diezelfde dag, daarna telde de dag erna.

De haven in volle bedrijvigheid

Vanaf 1960-1965 is het vervoer van de haven naar de fabriek van de smalspoorwagons overgegaan op vrachtwagens. De zink en andere afgewerkte producten komen nu nog naar de haven met 'normale' spoorwagons.
Uiteraard werden er in de haven van ieder schip monsters genomen. Het wegen van de hoeveelheden gebeurde bij de bascule (halverwege de haven en de fabriek) door de maatschappij die het verkocht.

Soms kwam er ook wel eens een schip van Metallo-Chemique, dat erts bij zich had van een fabriek in Beerse. Dit erts moest op de fabriek gebrand worden en dat duurde plusminus zes weken. Het schip bleef dan zes weken in de haven liggen. De schipper Guus de Beukelaar was dan ook goed bevriend met de bewoners van de haven.
In de haven is ook weleens een schippersknecht verdronken. Het was Harrie van de Hurk, die knecht was op het schip van schipper Ties van Es van de PAX uit Veghel. Bij het schilderen is hij van een plank gevallen en verdronken. Veel schippers konden in die tijd nog niet zwemmen.
Daarnaast heeft de haven het leven gekost aan nog een drietal personen. Zij kwamen in het donker met een auto van uit de richting Lozen gereden en hebben waarschijnlijk de bocht bij de brug te laat gezien, waardoor de wagen in de haven terecht kwam en de drie inzittenden verdronken.
Andere schepen met typische namen die ook geregeld in de haven kwamen waren o.a. "De Dorplein", "De Budel" en "De la Campine".
Aan de haven was altijd een havenmeester. Deze moest de administratie behartigen, aangeven wanneer de schepen binnenkonden komen en de schepen ijken, zoals dat genoemd werd. Dit werk bestond eruit om de ijkstrepen op schepen op te nemen. De diepte die ze in het water lagen, is namelijk een maat voor het gewicht van de schepen. Door op deze manier vóór en na het lossen de ijkstrepen op te nemen, kon het tonnage berekend worden.


Machinist Paul Zentjens in de stoomkraan

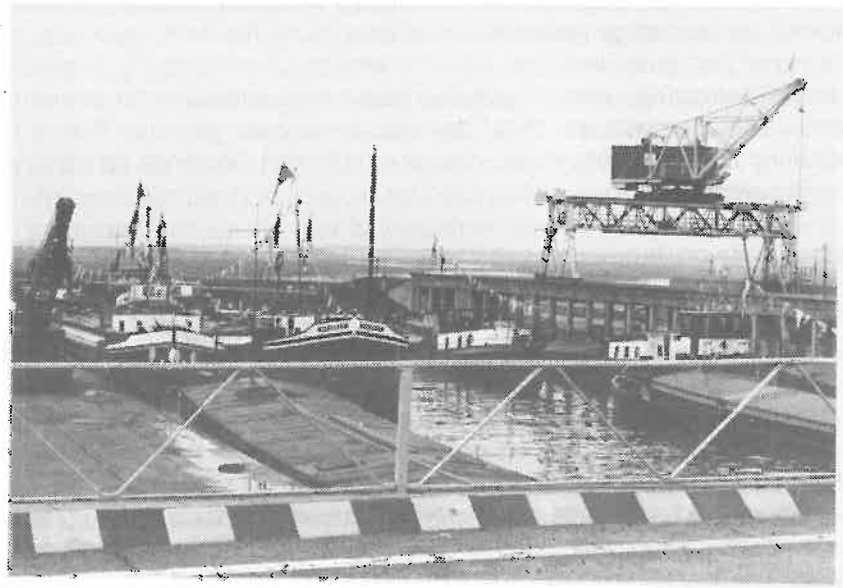
Uiteraard werd door Sjang Feijen aan de bascule de zaak nog eens extra gecontroleerd want hier werden vroeger de wagons en later de vrachtauto's met de scheepsgoederen gewogen.

Havenmeesters van na de oorlog zijn o.a. Jan Kuipers, Thei Looymans, Sjang Beliën, Pauw van Meijl, Sjaak Duisters en Jo Noten.

Het machinistenwerk werd meestal uitgevoerd door vaste mensen. Zo zijn bijvoorbeeld Paul Zentjens, Sjel van Gils en Lei Cremers (de Cremmer) machinisten geweest op de kranen.
Andere werkers aan de haven waren o.a. Sjel Verheggen, Harrie van Moorsel, Thei Kerkhofs, Vliegen, Bongers, Fried Cox, Toon Hompes, Thieu Theunissen, Willem Looymans, Luc Aarts, Pauw Baten, Luc van Kessel en vele anderen.
Bij de haven is rond 1900 ook een huis gebouwd. Vroeger was het ingericht als tweewoons, later na een interne verbouwing is er een driewoons van gemaakt.
Al die tijd hebben er al veel families gewoond aan de haven, bekende namen na de oorlog zijn o.a. de families Nouwen-Blans (madame Blans ging vroeger met de hondekar rond om waren aan de man te brengen), Zentjens, Sentjens, Claasen, Fransen, Kortooms, Ronkers, Put, Kums en Huizinga.
Aan de rechterkant van het huis was een stukje aangebouwd, dat diende als kantoor, schaftlokaal, kleedlokaal en waslokaal voor het werkvolk aan de haven.
In 1985 is het huis met 'cantine' aan de haven afgebroken, zodat er geen permanente bewoning meer is aan de haven. Wel is er toen een keet neergezet, waar de schippers en havenmensen in terecht kunnen voor administratie en andere doeleinden.

De Maurits-tankers
Zoals boven reeds gemeld, tenslotte nog iets over de Maurits-tankers van de Zinkfabriek. Toen de Zinkfabriek in het begin van de dertiger jaren ook zwavelzuur ging produceren, werd de G.M.E. (Gemengde Metaal Ertsen) opgericht, onder wiens hoede dat gebeurde. Het was een dochteronderneming van de K.Z.M. (Kempische Zink Maatschappij).
Voor het vervoer van zwavelzuur, tekende de G.M.E. zelf en daartoe werden een drietal schepen aangekocht die het zwavelzuur hun afnemers 'franco-thuis' bedienden.
Deze drie Maurits-tankers, ook wel de 'trois frères' (drie broers) genoemd, waren als het ware de ambassadeurs van het bedrijf. De naam, Maurits, waarmee alle schepen gedoopt werden, werd gegeven ter ere van de sinds vele jaren bestaande relaties met de Nederlandse Staatsmijnen en de voorname positie, die deze innamen bij de zwavelzuurafzet.

Begrijpelijk is, dat aan het leven van deze tankers wel enig wel en wee verbonden is. In het begin van de 50er jaren verscheen er een artikel van



Eén van de Mauritsen in de haven

de hand van Jan Biezenaar, die toen waterconsul was van de A.N.W.B., waaruit ik enkele passage laat volgen:

"Eigen Tankvloot

In 1936 bracht de N.V. Gemengde Metaalertsenfabriek te Budel een eigen tankschip voor het vervoer van zwavelzuur in de vaart. Een flinke Kempenaar werd tot motortankschip verbouwd en kwam onder de naam 'Maurits' in de vaart. Deze naam was ontleend aan de Staatsmijn 'Maurits', die het zwavelzuur via de haven van Stein afnam. In 1937 werd de vloot uitgebreid met de 'Maurits II", een Franse tanker die eerst op de werf te Spaarndam tot 48,50 meter verlengd werd. Een jaar later kwam de "Maurits III" in de vaart. Ook dit was een Franse tanker, die evenals de "Maurits II", in verband met de breedte van het schip, buitenom over zee van Frankrijk naar Nederland gebracht moest worden. In 1938 beschikte de fabriek dus over een tankvloot, bestaande uit drie motorschepen.
Een schip heeft soms een haast even bewogen leven als een mens. Zo ging het ook met de "Maurits"-tankers.
In 1939 kwam de motortanker 'Jura' een zgn. 'hardloper', ter hoogte van Varik op de Waal in volle vaart in aanvaring met de "Maurits I". De aanvaring kwam zo hard aan, dat de "Maurits" in korte tijd zonk. Met zware bokken werd het schip in twee helften gelicht en naar de werf te

Bolnes gesleept, waar de twee stukken weer aan elkaar gemaakt werden en de nodige reparaties werden verricht. Na een procedure van ongeveer tien jaren werd de kapitein van de 'Jura" schuldig verklaard aan de aanvaring, waarbij gelukkig geen mensenlevens te betreuren waren. Intussen was de "Jura" zelf ook al verloren gegaan. Tijdens de bezetting zonk dit schip, na op zee ter hoogte van Oostende op een mijn te zijn gelopen.

De vloot in de oorlog

Tijdens de inval van de Duitsers bleven de "Maurits"-tankers onbeschadigd. Even gelukkig was de "Maurits I", die in de haven van Stein onbeschadigd door de Engelsen bevrijd werd. Veel minder gelukkig was de "Maurits II", die in Bree (B) ten onder ging, nadat de Duitsers het schip hadden opgeblazen en granaattreffers en een hevige brand het fraaie schip in een totaal verwrongen wrak hadden veranderd.
De "Maurits III" was door de Duitsers gevorderd en maakte verre reizen naar de omgeving van Maagdenburg. Bij de bevrijding werd dit schip vrijwel onbeschadigd hoog en droog tussen de kribben te Ewijk aan de Waal aangetroffen.
De "Maurits III" werd als eerste schip na de bevrijding op de Weerter werf hersteld. Wegens gebrek aan materialen werd het echter niet meer als tankschip herbouwd, doch kwam als een open motorvrachtschip in de wilde vaart. In 1948 werd dit vaartuig te Sliedrecht weer tot tankschip verbouwd.

Modernisering

De direktie van de fabriek ging met haar tijd mee en besloot de vloot te moderniseren. Allereerst kwam de "Maurits II" aan de beurt. Te Sliedrecht werd in 1950 de typisch-lelijke Franse achtersteven vervangen door een moderne steven met een balansroer. De motor werd vervangen, terwijl de directie niet blind was voor de belangen van de bemanning. De woonverblijven werden gemoderniseerd, terwijl op de voorsteven een roef werd geplaatst als verblijf voor de knecht.
In 1951 volgde op dezelfde werf de modernisering van de "Maurits III". Hier werden dezelfde verbeteringen aangebracht, een verfraaiïng van het schip. Bovendien werd het schip met circa 11,50 meter verlengd, waardoor het laadvermogen ongeveer 85 ton groter werd.
Tenslotte werd enkele maanden geleden het vlaggeschip de "Maurits I" op de Weerter werf flink onder handen genomen. De laadbakken die gebruikt werden om ballast of kolen in te nemen, werden verwijderd, waardoor het schip een mooiere vorm kreeg. Op het achterschip werd

een modern woonverblijf aangebracht, terwijl op de voorsteven voor het personeel een keurig dagverblijf werd ingericht. Bovendien werd een tank bijgeplaatst, waardoor het laadvermogen met circa 20 ton steeg. Voor een betere navigatie werd het schip uitgerust met een balansroer, terwijl een speciale constructie gemaakt werd om de stuurhut zeer gemakkelijk en eenvoudig omhoog of omlaag te brengen.
Zo beschikt de N.V. Gemengde Metaalertsenfabriek thans over drie moderne tankers die aan alle eisen voldoen en regelmatig naar Stein, IJmuiden en Vlaardingen uitvaren om het zwavelzuur af te voeren. Overal trekken deze keurig onderhouden schepen de aandacht."
Tot zover de heer Biezenaar.

Hoe ging het verder met de "Mauritsen"?
Wel iedereen, die wel eens bij de haven langs het kanaal kwam, kende de "Mauritsen" en hun bemanning.
De kapitein op de "Maurits I" was jarenlang Cees Huismans. Na diens overlijden werd Herman van Hattum de kapitein. Deze was voordien kapitein geweest van de "Maurits II". Na deze oversteek werd Leo Evens, voordien knecht van Huismans, kapitein van de "Maurits II", nog weer later werd dit Rinus Lagarde. De kapitein op de "Maurits III" was Theo Jansen en na diens pensionering werd zijn schoonzoon Wim Lobregt hierop de kapitein.

Schippersknecht Jaak Brunenberg

De in Dorplein wonende Jaak Brunenberg is jarenlang schippersknecht geweest op de Maurits I en II.
Intussen ontvingen de tankers een eigen vaarvlag met het embleem van de Zinkfabrieken, een waardig vlagvertoon voor de Budelse industrie. Op bepaalde tijden moesten de zwavelzuurtanks van de schepen gereinigd worden van vaste bezonken bestanddelen, het zogenaamde loodwit, een vuil en ongezond werk.
In de 70er jaren werden deze tankers verkocht. De Maurits I werd verkocht aan W.G.L. (Wijnhof, Gulpen en Larsen), de III aan Piet de Bok uit België en de II werd gesloopt. Vanaf die tijd wordt het zwavelzuur hoofdzakelijk vervoerd met tankauto's van Van der Lee, ongetwijfeld hebt U die weleens zien rijden.
De ambassadeurs van de Zinkfabrieken ziet men dus niet meer in de haven, maar de herinnering zal altijd blijven.

Besluit

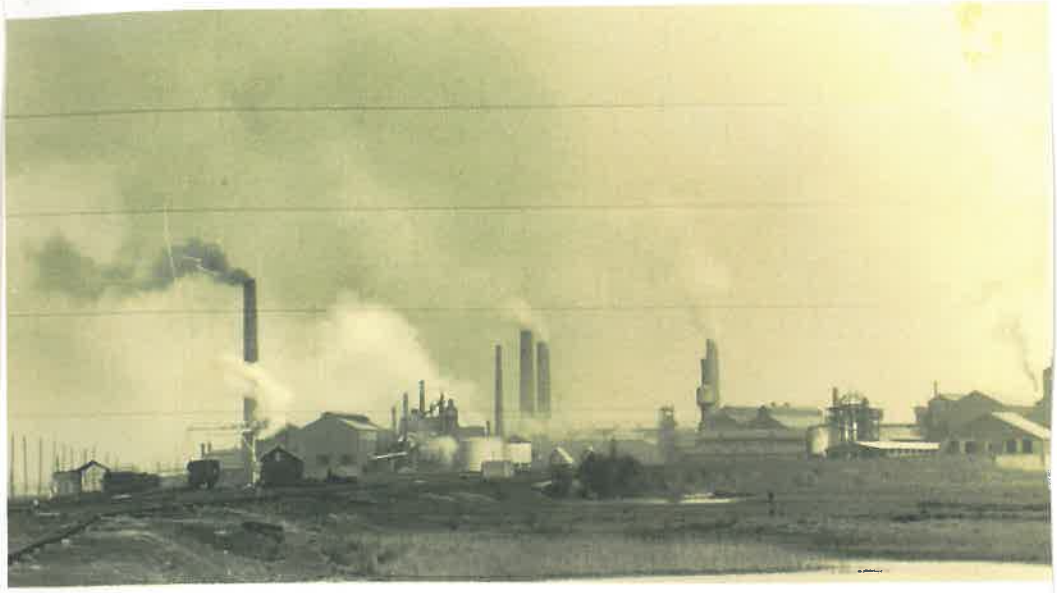
Op het eind van de 60er jaren zijn er plannen geweest om de haven te vergroten en een nieuwe toevoerweg aan te leggen, maar het is bij plannen gebleven. De ondergrond voor de toevoerweg (zinkassen) is wel gemaakt. Dit is de dijk waar men vanaf de havenweg altijd meeuwen en andere vogels op ziet zitten.
De laatste jaren is er wat minder aktiviteit aan de haven. De erts aanvoer gaat nu hoofdzakelijk per trein en het zwavelzuur wordt nu ook met tankauto's afgevoerd.
In 1990 werden er 520 schepen geladen met respectievelijk zink, zwavelzuur en mangaan. Gelost werden er geen schepen.
Wat de toekomst geven zal voor de haven is niet bekend. Wat betreft de verbeteringen aan het kanaal kunnen we slechts hopen dat het niet bij plannen zal blijven, zodat in de (verre) toekomst de haven aan een 'groot vaarwater' zal komen te liggen.
Indien U nog aan- of opmerkingen hebt betreffende bovenstaand verhaal, laat mij dit dan weten (04958 - 94806).

Bronnen:

1. J. Biezenaar, De Maurits-tankers, artikel gedeeltelijk overgenomen in De Lingot.
2. Diverse artikelen uit De Lingot, personeelsblad van de werkers van de Zinkfabrieken.
3. L.H. Raemakers, Boshoven namen en bijnamen, 1990.
4. Vele mondelinge informatie.

Bron: Harrie Jaspers. "De haven van de zinkfabriek in Budel Dorplein 1991
in: **Aa-kroniek** (uitgave van Heemkundekring 'De Baronie van Cranendonck')
10e jaargang 1991 nr 1 blz 41--58

Zuid Willems vaart ter hoogte van Weert rechts het oude Landbouwbelang



De fabriek in gezien vanaf de haven ca 1955

Onder de Maurits 2 Overwintert in Weert datering 1963