Uit het bedrijfsblad, november 1979

Zinkwitter Spoorwegen NV.

Het gebeurde in het jaar 1913. Toen werd begonnen de kruiwagen op te ruimen. In plaats daarvan arriveerde de eerste echte stoomlocomotief, de nr. 3. (*Dit* *klopt niet. De eerste Cockerill is in 1905 gebouwd en was vvb 1* ). In 1916 de nr. 4, en niet lang daarna was de fabriek in het bezit van drie locs, twee stoomhijskranen en 59 wagons. Dit alles kon toen via spoor, schrik niet, een afstand van bijna 6000 meter op eigen terrein afleggen. Hiervoor was maar liefst een lengte van 12000 meter rails nodig, met een gewicht van ongeveer 408.000 kg, ongeveer 10.000 bielzen ofwel 6200 m3 hout. In dat hout zaten dan nog eens schroeven gedraaid. Het spoor bestond voor het merendeel uit bochten, er zaten 35 wissels en twee kruispunten in.

Die bochten bezorgden de toenmalige machinisten de nodige hoofdbrekens, en menig spannend avontuurtje. Als ze b.v. naar boven op het stort gingen, om pap of sintels te lossen, dan moest eerst iemand de berg opgaan om te kijken of het spoor nog goed lag, want in die tijd brandde de berg nog van binnen. Dat kwam van de nog warme sintels die daar gelost werden. Zo kon het gebeuren dat ineens een gat in de berg viel omdat het onderliggende helemaal verast was en dat het spoor dan vrij hing, want aan bruggetjes had men een hekel. Was het spoor in orde dan moest de loc op maximale druk gebracht worden totdat de veiligheidsklep openging. Men moest voldoende water bijtanken en dan ging het gebeuren. Met alle kracht en vaart (met volle petai zeiden ze dan) vanaf het stootblok (dat is naast het spoor van de N.S.) gingen ze met 5 wagons, dat was 100 ton pap naar boven. Onderweg moest het verkeer op de kruisende wegen, zoals de Muggenweg, stopgezet worden door de rangeerder. Deze moest dan als de trein langskwam er vlug opspringen. Haalde hij dat niet dan moest hij de trein achterna rennen, want op de berg moesten nog wissels omgegooid worden of hij moest zand op de rails strooien tegen het slippen. Vaak gebeurde het dat de loc het niet haalde en dan raasde hij weer naar beneden. Dan moest weer van voren af aan begonnen worden. Het spoor naar boven liep in drie hellingen zig-zag tot op het plateau. Daar werden de wagons afgekoppeld en gelost. Meermaals is een wagon in de pap gevallen. Die was er dan niet meer uit te halen en bleef daar liggen. Dit alles gebeurde tot vermaak van de jeugd uit de omliggende dorpen, want die kwamen vaak genoeg naar 'de trein' in Eijsden kijken. De locomotief verbruikte per dag zo'n 50 a 60 grote briketten en bereikte een werkdruk van 12 en 14 kg.

In die tijd ging het vervoer voor 95 procent per spoor. Zo had de N.S. bijna iedere dag een flinke lange trein te vervoeren b.v. *bariet*, dat in partijen van zo'n 5000 ton aankwam. Die moesten gelost worden met een stoomkraan, die in een dag 400 ton kon lossen. Vaker had de kraan zijn bak zo zwaar geladen dat hij zelf kantelde. De andere kraan had zijn vaste werkplaatsen. Hij moest overal stookkolen lossen, want toen werd nog veel met kolen gestookt. Toch werd er ook nog met de schop gelost. Er bestond een losploeg van 15 mensen, die het presteerde om op een dag 60 ton kolen te lossen.

De locomotiefs of locomotiefjes, want klein waren ze wel, hadden maar twee assen. Een drie-asser kon wegens de vele scherpe bochten in het spoor niet rijden. De scherpe bochten zorgden voor tamelijk veel ontsporingen. Dit kwam doordat de bumpers achter elkaar bleven haken. De machinisten hadden dan ook een heel aparte taktiek ontwikkeld. Als men b.v. de bocht die voor de kantine ligt moest nemen, dan werden de koppelingen zo los mogeljjk gedraaid en dan werden de wagons geduwd. Eerst werd dan veel vaart gemaakt en voor de bocht werd dan iets afgeremd zodat de wagons zelf trokken. Dan kwamen de bumpers net ver genoeg uit elkaar zodat ze niet in elkaar konden haken.

Er was nog een manoeuvre die streng verboden was, de z.g. Engelse manoeuvre. Dat gebeurde (toch) bij het sorteren van de wagons op het raccordement. (Dit verbodsbordje hangt nog steeds, alhoewel slecht leesbaar, op het weeghuisje.) Men koppelde de wagens los en duwde ze dan naar de wissels, waar de rangeerder onder het langsrijden van de wagons de wissels omgooide, zodat b.v. twee wagons verschillende kanten opgingen. Deed hij dat nu iets te laat of te vroeg, dan liep de wagon twee kanten op en ontspoorde. Als dit nu een wagon van de N.S. was en er was schade aan, dan mocht die niet door eigen personeel gerepareerd worden, met als gevolg dat de N.S. een inspekteur stuurde. Vóór de inspekteur kwam werden de wissels eens goed gesmeerd en wat grint onder het spoor geduwd. Maar verder als het kantoor van ir. Tombeur kwam hij meestal niet, want met een paar sigaren en een glaasje was deze weer vlug verdwenen. Trouwens, veel mocht hij toch al niet zeggen want de fabriek was een van de beste klanten van de N.S.

Waar zijn ze gebleven, stoom- en leven-makers?

De nr. 3 (*bedoeld zal zijn de 1*) is in stukken gebrand, maar door wie? De nr. 4 en 8 zijn opgekocht door Dotremont, die ze gesloopt heeft, jammer ja, want het waren nu echte museumstukjes. De papieren zijn opgestuurd naar het stoomwezen — dat moest, want de machines stonden onder voortdurende kontrole van deze instantie. Het spoor bestaat nog voor het grootste gedeelte. Hier en daar zijn stukken gesloopt, zoals op het stort en tussen de oude litho en waar nu de zinkbakken van de waterglas liggen. Voor het grootste deel ligt het er zalig bij, overgroeid met de zeldzaamste planten en bloemen. Misschien dat het nog eens gebruikt zal worden, wie weet dat vandaag nog, met de brandstofkrisis in het verschiet.

De plaatsvervangers zijn twee diesellocs van 55 pk. Deze hebben ook al het een en ander meegemaakt. Zoals een jaar of wat geleden op het stort gebeurde. Een dieselloc stond geparkeerd boven op de berg, en verloor na even gestaan te hebben zijn luchtdruk op de remmen, met als gevolg dat hij ging rijden, tot over het einde van het spoor de berg af. In het midden van de berg bleef hij steken. Met behulp van de bulldozer (die toen ook al hier was) en een flinke kraan van Dabekausen is hij over de weg via de vooringang weer in het bedrijf gebracht. De weegbrug bestaat ook nog. Iedere wagon die in of uit gaat wordt daar nog steeds gewogen.

De droom die velen van u zullen hebben gaat ook niet door, want het is niet mogelijk om met één van onze diesellocs naar Luik of Maastricht te gaan. Even buiten het fabrieksterrein ligt immers een slot op het spoor. Dat bestaat uit een zwaar blok ijzer, dat, op de manier van een wissel omgooien, op de rails komt te liggen en met een sleutel door de N.S. wordt afgesloten. Jammer hè?

(Met dank aan: J. Alberts, centrale; J. Huynen, garage; J. Timmers, technische dienst; J. Willems. oud-medewerker aan wie we ook de foto's danken; en G. Wolfs, technische dienst, voor hun waardevolle informatie.)