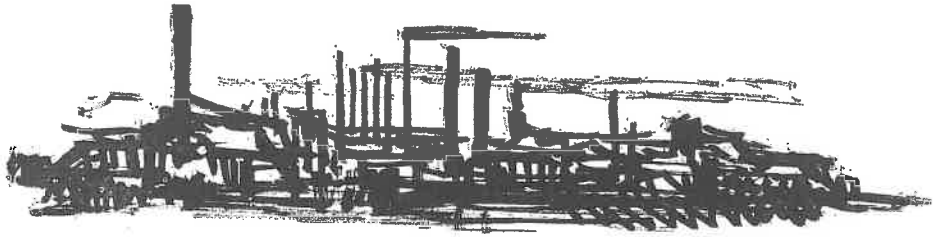
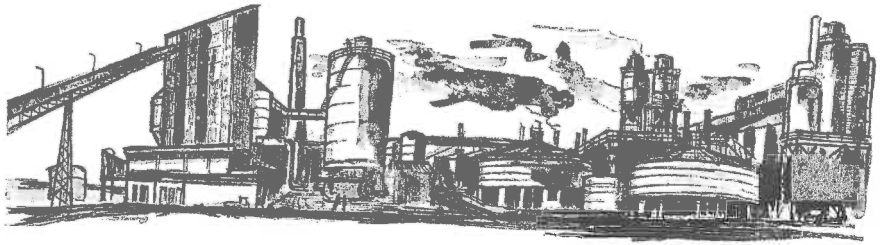


Historie KZM Dorplein



AA - Kroniek Budel

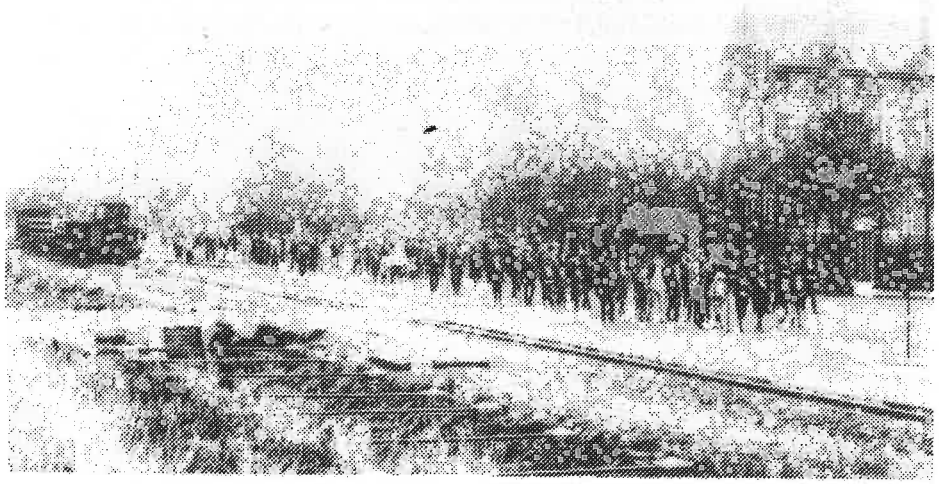
EEN EEUW INDUSTRIESPOOR IN BUDEL-DORPLEIN *

Het railbedrijf van de zinkfabriek in Budel-Dorplein is net zo oud als de fabriek zelf, namelijk 101 jaar. Het is het oudste nog bestaande industriële spoorbedrijf in Nederland. In die eeuw is er natuurlijk veel veranderd. Het begon met smalsporige stoomtractie, met zelfs personenvervoer. In 1917 werd het eerste normaalspoor gelegd, maar de laatste smalsporige stoomlocomotieven verdwenen pas in 1962. Twee normaalsporige stoomlocomotieven speelden een rol in de Tweede Wereldoorlog en een diesellocomotief bracht het tot het Spoorwegmuseum.

De Belgische gebroeders Dor stichtten in 1892 hun Société Anonyme des Zincs de la Campine in de gemeente Budel. Later werd de naam vertaald in N.V. Kempensche Zinkmaatschappij (KZM). Thans is het bedrijf onder de naam Budelco voor de helft eigendom van Billiton Nederland B.V. en voor de andere helft van Pasminco Europe B.V.
De grondstof bestaat voornamelijk uit zinkblende (een verbinding van zink en zwavel). Door "roosten", dat wil zeggen verhitten onder toetreding van lucht, wordt dit erts omgezet in zinkoxyde en het gas zwaveldioxyde.
Uit zwaveldioxyde wordt zwavelzuur gemaakt. Het roosten gebeurde daarom aanvankelijk bij zwavelzuurfabrieken elders. Later werd de zwavelzuurfabricage ondergebracht bij een dochter op het eigen bedrijfsterrein, de N.V. Gemengde Metaalertsen (GME). Gedurende periodes kort voor en na de Tweede Wereldoorlog heeft de KZM de kunstmeststof superfosfaat gemaakt uit dit zwavelzuur en fosfaaterts.
Uit zinkoxyde werd zink gemaakt via een thermisch procédé, waarvoor grote hoeveelheden kolen nodig waren. In 1973 is door Budelco een nieuwe fabriek opgericht voor zinkproductie door het electrolytisch proces.De Dors vestigden in 1892 hun fabriek op woeste grond midden tussen de spoorlijn Antwerpen - (Hamont-Weert-Roermond-) Mönchen Gladbach van de Grand Central Belge en de Zuid-Willemsvaart, waaraan in 1896 een eigen insteekhaven gegraven werd. De vestigingsplaats moest afgelegen zijn vanwege de stankoverlast. Toch werd direct nabij de fabriek een dorp gebouwd, dat in 1893 naar de stichters Budel-Dorplein genoemd werd.

Ontwikkeling van de bedrijfsspoorweg

Gelijktijdig met de bouw van de fabriek werd een "Decauville spoor" met een spoorwijdte van 600 mm aangelegd. Dit liep van station Budel in de Buurtschap Groot-Schoot via de rand van Budel-Dorplein en de fabriek naar de kanaalhaven. Het tracé van het station naar de fabriek lag op eigen baan, maar de lijn naar de haven lag in de wegberm.

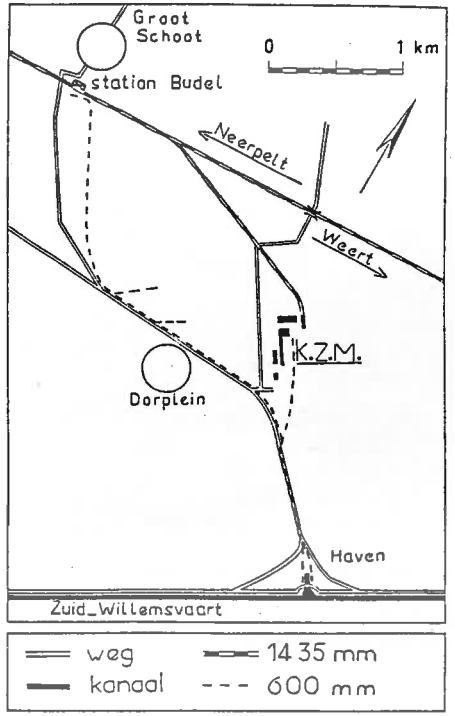


Het machientje van de KZM met enkele goederenwagens stoomt via 't Routje door Budel-Dorplein; omstreeks 1910. (foto: erzameling B. Segers)

De lengte van de lijn bedroeg meer dan drie kilometer. Daarbij kwamen nog de vele sporen in de fabrieksgebouwen en op het bedrijfsterrein. Het smalspoornet bereikte een spoorlengte van maximaal 42,6 kilometer. Er waren meer dan zeventig wissels, een locloods en een weegbrug.
Het smalspooremplacement bij station Budel aan de "IJzeren Rijn" moest nogal eens gewijzigd en verplaatst worden in verband met uitbreidingen van het station. De situatie was in een periode vanaf 1907 als volgt. Station Budel had een normaalsporig opstel- en een overlaadspoor voor de KZM. Evenwijdig hieraan lagen een smalsporig overlaadspoor en bijbehorend omloopspoor. Het beschreven smal- en normaalspoor was door een hek van de buitenwereld afgeschermd.

In 1917 kreeg de KZM een normaalsporige aansluiting, die een stuk ten oosten van smalspoorlijn lag. Het baanlichaam van onder andere zinkas werd in eigen beheer met tijdelijk smalspoor aangelegd. De bedoeling was dat het normaalspoor het smalspoor zou gaan vervangen, maar dat proces verliep zeer traag. Zo werden in 1925 en 1930 nog smalsporige locomotieven gekocht.
In of kort voor 1944 is het normaalspoor doorgetrokken naar de haven.

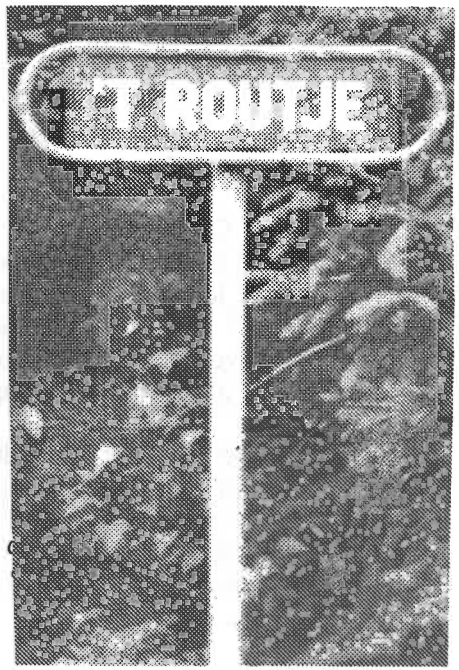
Sporen in Budel in 1928. De situatie bleef vrijwel ongewijzigd tot 1944.

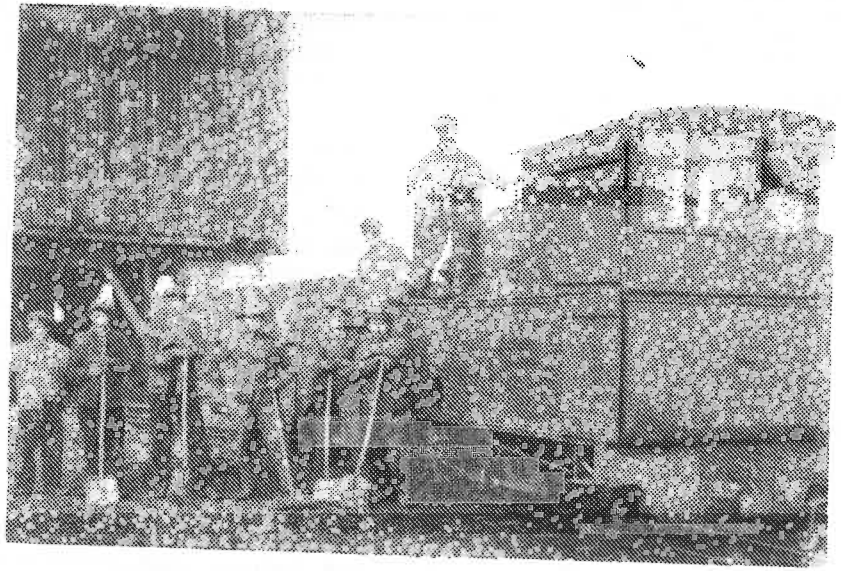


Het smalspoor

Gezien de Belgische afkomst van het bedrijf is het begrijpelijk dat men stoomlocomotieven van Belgische makelij betrok. La Société de Coulillet, ofwel Usines Métallurgiques de Hainaut (USM), bestond al lang toen in 1849 de eerste locomotief geproduceerd werd. Couillet leverde al vroeg smalspoorlocomotieven, onder andere aan Decauville, toen deze bekende smalspoorfabrikant nog niet in staat was die zelf te bouwen. De produktie van locomo-tieven werd in 1930 gestaakt, afgezien van een korte periode tijdens en kort na de Tweede Wereldoorlog.

Daarom kon de KZM een belangrijke rol spelen in de kolenvoorziening van het bevrijde zuiden des lands in 1944/45. Omdat in Neder-land veel sluizen vernield wa-ren, werden kolen namelijk per schip via België naar de KZM-haven gebracht. Vandaar uit ging het vervoer per spoor.
Rond 1951 werd het smalspoor tussen het station en de fabriek opgebroken. Op een deel van het voormalige tracé ligt nu een straat. De straatnaam 't Routje herinnert aan de naam van de smalspoorlijn. In de jaren vijftig werd het smalspoor voornamelijk gebruikt voor transport op het fabrieksterrein. Ook de sporen naar de haven bleven in gebruik. In 1962 werd de laatste smalspoorloc buiten dienst gesteld.

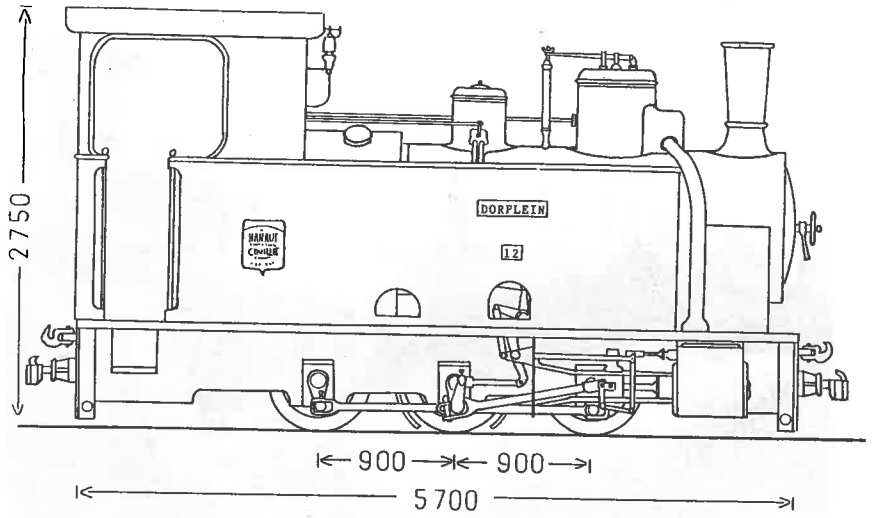




Smalspoorloc la Bruyère, waarvan het machinistenhuis met schotten is gedicht. Werklieden hebben uit de open bakwagen het zinkerts bij de zwavelzuurfabriek gelost; 1934. (Foto: verzameling L.L.A. Teyssen.) Op de foto v.l.n.r. Adam van Moorsel, Hein Stam, Willem Cox, Louis Sac, Gerrit van Kessel, N. Neijssen, M. Moors (machinist) en Sjef van Deurzen (stoker)

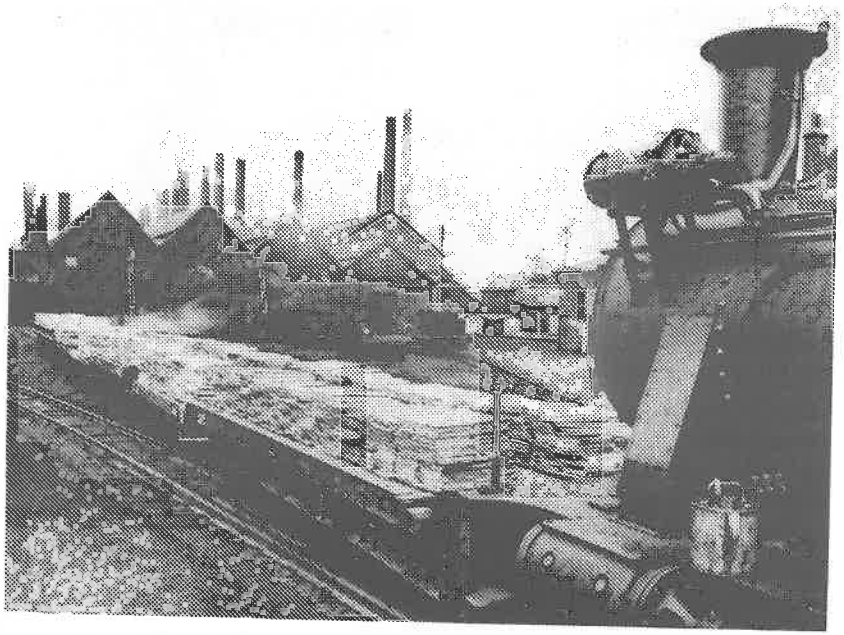
De eerste locomotief was een twee-assig tenderlocje en had waarschijnlijk geen machinistenhuis. Het locje is via Couillet tweedehands aan de KZM geleverd. Aanvankelijk werden er nog wat gebreken door het Stoomwezen geconstateerd zoals "zeer roestige en mottige" cilinders. In 1895 kwam er een nieuwe ketel. Desondanks moest in 1901 een nieuwe pijpenplaat aangebracht worden. In 1913 werd de ketelvergunning ingetrokken.

Alle vijf andere Couillets werden nieuw gekocht. Het waren drie-assige tenderlocjes met een koperen vuurkist. Aan het elegante uiterlijk werd nog afbreuk gedaan toen de grotendeels open machinistenhuizen met ruwe houten schotten werden afgeschermd. Alle Couillets droegen namen, namelijk Felix Évette (een vroeg gestorven zoon van een der gebroeders Dor), la Bruyère (de Heide), la Campine (de Kempen), Dorplein, Dorplein 2 en Budel.
Zinkerts kwam per binnenschip uit de Antwerpse haven. Stoomkranen in de eigen haven aan de Zuid-Willemsvaart laadden het erts over, in 1934 bijvoorbeeld in een trein met vier moderne onderlossers en een open bakwagen. Ondertussen stond er een tweede open bakwagen bij de zwavelzuurfabriek en ging de inhoud daarvan op de schop. Bij aankomst



KZM-smalspoorlocomotief *Dorplein*

van de trein uit de haven werden de zelflossers meteen gelost en werden de bakwagens omgewisseld. De geproduceerde zinkblokken gingen met platte wagens retour naar de haven. Gedurende een aantal jaren gingen ook fosfaaterts en kolen per smalspoor van de haven naar de fabriek. Bij de kolen ging het om een scheepslading per dag in open bakwagens. De stoomfluit van de locs was dus vaak op de havenoverweg te horen. Alleen aan het zwavelzuur is het smalspoor nooit te pasgekomen. Dit werd namelijk naar eigen tankschepen in de haven of naar normaalspoorwagens verpompt.
Het goederenmaterieel werd in de eigen werkplaats vervaardigd. Ook waren er twee gesloten rijtuigen. Een daarvan bevatte aparte ruimtes voor de directie, employés en de postbode. Het andere rijtuig was wat langer en diende - onderscheid moest er zijn - voor het vervoer van arbeiders. Elke dag om half acht 's morgens en twee en vijf uur 's middags reed een "machientje" met deze rijtuigen - en doorgaans enkele goederenwagens - van het station naar de fabriek. Tot de passagiers hoorde ook een der gebroeders Dor, die vanuit Weert naar zijn werk spoórde. Op zondag werden de Eerwaarde Paters Franciscanen uit Weert van het station gehaald. Zij droegen de Heilige Mis op in de fabriekskapel, die men had ingericht omdat het continubedrijf ook op zondag moest doorgaan. Dit personenvervoer is voor 1940 door autobussen overgenomen.



De smalspoorlocloods gezien langs een trein met zinkblokken, getrokken door een Jung-locomotief; omstreeks 1955. (Foto: verzameling L.L.A. Teyssen.)

In de hoogtijdagen waren er vier tot vijf smalsporige stoomlocjes. Twee Couillets werden gebruikt als onderdeelleveranciers voor de overblijvende twee toen er in 1952 een drietal Jung-stoomlocjes arriveerde. Van oorsprong waren dit Duitse Heeresfeldbahnlokomotiven. De twee laatst gebouwde machines zijn niet verder meer gekomen dan een depot in Oostenrijk en zijn niet daadwerkelijk in de oorlog gebruikt. Na de oorlog werden de drie locs ingezet bij de firma Krupp. Kennelijk zijn de locs daar verbouwd, want volgens de Jung leverlijst waren ze drieassig, terwijl de heer Teyssen van de KZM ze zich als twee-assig herinnert. Door bemiddeling van de Amsterdamse handelaar in spoorwegmaterieel Schwanebeck werden de locjes als "Wiedergutmachung" kosteloos aan de KZM geleverd. Eén van de drie had een tender, die echter nauwelijks gebruikt werd. Anders dan de Couillets hadden deze oorlogsmachines een stalen vuurkist en droegen geen namen. Nog geen tien jaar later waren alle smalspoorlocs gesloopt. De laatste jaren vond nog alleen transport plaats van geroost zinkerts van de zwavelzuurfabriek naar de zinkfabriek.
De enige smalsporige motorlocomotief is kennelijk geen succes geweest. Het was de laatste in Nederland verkochte loc van het type XIV F (XIV is een volgnummer en F slaat op Feldbahn).

Smalsporige stoomlocomotieven van de KZM (in volgorde van binnenkomst)

KZM vvb nr.[1])	naam	fabrikant en fabrieksnummer	bouw-jaar	type	gewicht (ton)	vorige eigenaar	jaar in dienst	jaar afvoer	opmerkingen
12	Felix Evette	Couillet 357	1876	Bn2t	4	mijn Bonne Espérance (B)	1892[2])	1913	in 1895 nieuwe ketel, oud nummer: locomotief 1
3	la Bruyère	Couillet 1095	1893	Cn2t	9,5	n.v.t.	1893	1947	oude nummers: 2 en 13
14	la Campine	Couillet 1201	1897	Cn2t	9,5	n.v.t.	1938		
24		Couillet 5740	1938	–	–	n.v.t.	1938	1961	nieuwe ketel la Campine
12	Dorplein	Couillet 1431	1906	Cn2t	10	n.v.t.	1906	1952	
13	Dorplein 2	Couillet 1657	1912	Cn2t	12	n.v.t.	1912	1952	
21	Budel	Couillet 1826	1930	Cn2t	12	n.v.t.	1930	1957	sinds 1953 buiten dienst
26		Jung 10117	1944			[3])	1951	1962	[4])
27		Jung 10134	1944			[3])	1951	1961	[4])
28		Jung 10135	1944			[3])	1951	1961	[4])

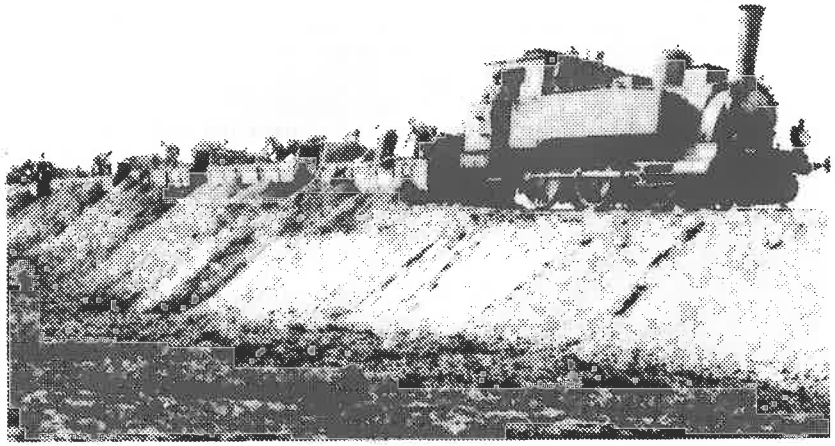
[1]) vervoerbare ketel nummer Stoomwezen
[2]) De voorlopige vergunning van het Stoomwezen werd in 1892 verleend, maar vanwege allerlei mankementen liet de definitieve vergunning tot 1894 op zich wachten.
[3]) Oberkommando des Heeres in Berlijn
[4]) gekomen via Schwanebeck in Amsterdam; alle tweeassig; één met tender

Het ging om twee- en drieassige locs met spoorwijdtes van 600, 700, 750, 900 en 1000 mm. De motorvermogens varieerden tussen 10 en 33 pk, afhankelijk van de diameter en slag van de ene cilinder en van de brandstof (benzine, benzol of petroleum). Sinds 1913 zijn er 35 exemplaren van dit type in Nederland verkocht, vooral aan steenfabrieken. Volgens het Deutz-archief bestelde de SA des Zincs de la Campine op 4 juli 1925 een benzinelocomotief voor 600 mm spoorwijdte van dit toen al ouderwetse type, die op 8 december van dat jaar geleverd werd.
De motorlocomotief was voor 1937 weer verdwenen.

De normaalsporige stoomlocomotieven

In verband met de voorgenomen vervanging van het smal- door normaalspoor kocht de KZM in 1916 een Humboldt- en in 1919 een Fox Walker-stoomlocomotief. Voor beide was de KZM minstens de derde eigenaar. De tweeassige Humboldt-tenderloc was afkomstig van de Grintmij Echt, die haar kortstondige bezit in 1914 tweedehands in Duitsland had verworven. De drie-assige Fox Walter-zadeltankloc had voor diverse aannemers gewerkt. Beide locs waren wel in de keuring van het Stoomwezen opgenomen, maar stonden jaren ongebruikt in een loods. Voorlopig kreeg alleen de (in 1924 in gebruik genomen) zwavelzuurfabriek van de GME een normaalsporige aansluiting, maar hier behielp men zich met paarden. Later werden de GME-ketelwagens gerangeerd met een "petroltuffer" ofwel railtractor.
De Fox Walker werd in 1924 afgevoerd zonder ooit bij de KZM gebruikt te zijn. Er is toen een Pruisische T7, genaamd "Nelly", voor in de plaats gekomen. Toen ze gesloopt werd, zijn haar lantaarns gered door de toenmalige Chef Transport, de heer Teyssen. Een ervan bevindt zich in het gemeentemuseum De Tiendschuur in Weert; de andere siert de hal van het nieuwe subtropische zwemparadijs "De IJzeren Man" in Weert. Dit slaat op een

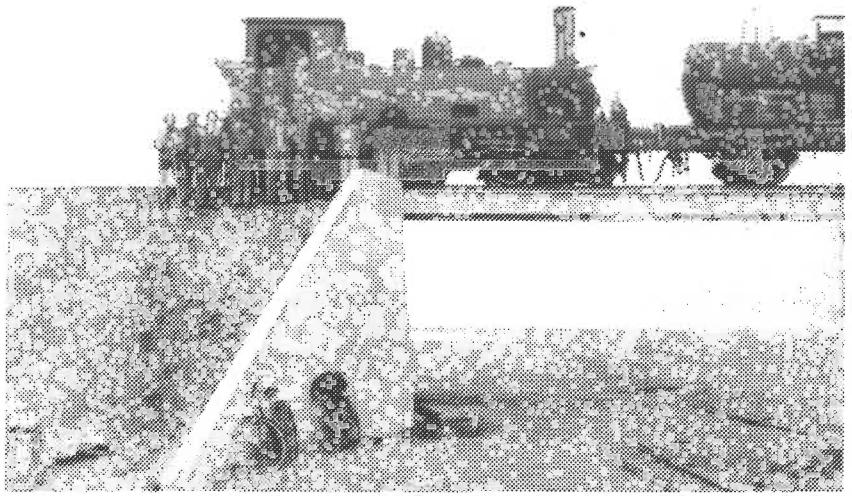
eerdere episode uit het leven van "Nelly". De aannemers Geldens & Kocken wonnen in de periode 1912-1913 zand in de omgeving van Weert voor de aanleg van de spoorlijn Eindhoven - Weert. Daarbij gebruikten zij een enorme stoomgraafmachine met als bijnaam "De IJzeren Man" en drie normaalsporige stoomlocomotieven, geheten Nelly, Olga en Elise.



Normaalspoorlocomotief Nelly actief voor de aannemers Geldens & Kocken bij de aanleg van de spoorlijn Eindhoven - Weert; 1913. (Foto: Gemeentearchief Weert.)

De zandput werd later het zwembad "De IJzeren Man" (ook in Eindhoven ontstond zo een zwembad met die naam). De drie locs werden na het klaren van het karwei verkocht. Olga en Nelly zijn in 1917 als SM 6 en 7 bij Staatsmijnen terecht gekomen. Nelly werd hier in 1925 buiten dienst gesteld. Daarna moet ze naar de KZM zijn gegaan ter vervanging van de Fox Walker. Ook Nelly bleef echter in de loods staan en werd slechts gebruikt bij het al genoemde kolenvervoer in 1944/45.
Alleen de Humboldt werd in 1930 (na veertien jaar!) in dienst gesteld. Kort na de bevrijding van het zuiden des lands werd het locje door de NS gehuurd en vanuit Eindhoven ingezet op de lijnen naar Helmond en het vliegveld Welschap (dit laatste lijntje takte af van de spoorlijn naar Valkenswaard). De overbrenging geschiedde via Hamont in België en Valkenswaard, omdat de brug over de Zuid-Willemsvaart kapot was. Bij de NS stond het locje als "Dorplein" bekend, hoewel zij bij de KZM geen naam droeg. Ze kon slechts twaalf twintigtonswagens trekken, maar maakte zich toch zeer nuttig. Alle NS-locomotieven waren namelijk door de zich terugtrekkende Duitse troepen onbruikbaar gemaakt.

Na het rijden van de eerste NS-treinen in bevrijd gebied keerde de Humboldt terug naar de KZM en werd daar in 1953 gesloopt. In 1951 waren er bij de KZM namelijk maar liefst drie andere normaalsporige stoomlocomotieven aangekomen. Een ervan was gehuurd en heeft maar korte tijd dienst gedaan.
De tweede was een Cockerill met verticale ketel. De aanwezigheid van deze loc bij de KZM was aanvankelijk met raadsels omgeven. De leverlijst van Cockerill vermeldt namelijk dat fabrieksnummer 2203 in 1900 is geleverd aan de Société Minière et Métallurgique de Campina à Budel. De KZM had in die tijd echter nog helemaal geen normaalspoor. Toch was bij oudgedienden bekend dat er bij de KZM zo'n "fles" van Cockerill gereden had, maar die was pas in 1951 via Diephout in Rotterdam geleverd. De oplossing was gelukkig dat iedereen gelijk had: de KZM bezat vroeger een eigen mijn in Marokko. De Cockerill uit 1900 is daarheen gezonden, maar de rekening ging naar het hoofdkantoor in Budel. Zo kwam Budel ten onrechte op de Cockerill-leverlijst. De Cockerill die daadwerkelijk in Budel actief is geweest, kwam in 1951 beschikbaar toen de Sphinx in Maastricht haar drie Cockerill-stoomlocs verving door twee locomotoren van de NS-serie 102-152. De Cockerill van de KZM werd al in 1955 gesloopt.



Locomotief 7009 droeg omstreeks 1955 nog steeds haar NS-nummerplaten. Voorts staat op het viaduct nog ketelwagen NS 520924 P.
Op de foto v.l.n.r.: Driek Mennen, Driek Fontein, onbekend, onbekend, Jan van Rul, Sjang van Soest, Louis Mortiaux, Luc van Kessel, Zwart, Ernst Hoyer, Jan Damen, Jan Kupers, Louis Teyssen. In de locomotief: Lei Lemmens en Gerard Lemmens. (Foto: verzameling L.L.A. Teyssen.)

De derde in 1951 aangetreden stoomloc was de ex-NS 7009. Deze fraaie ex-NCS-lokaalspoormachine reed bij de KZM nog met haar NS-nummerschilden en bleef bij de NS (in Tilburg) in onderhoud. Ze stond nog tot ongeveer 1965 in een loods als reserve voor de diesellocs en was toen de laatst overgebleven stoomloc van de KZM.

De normaalsporige diesellocomotieven

In Nederland werden en worden de meeste industrielocomotieven uit Duitsland geïmporteerd, echter met uitzondering van de periode vlak na de Tweede Wereldoorlog.

Normaalsporige stoomlocomotieven van de KZM

KZM vvb nr.*)	fabrikant en fabrieksnummer	bouw-jaar	type	vorige eigenaar en nummer	jaar komst	jaar in dienst	jaar afvoer	opmerkingen
15	Humboldt 1352	1900	Bn2t	Grintmij Echt	1916	1930	1952	in 1942 nieuwe cilindrische ketel (Backer & Rueb 1079), als „Dorplein" in 1944 bij NS
17	Fox Walker 285	1876	Cn2t	Van Hattum 31	1919	n.v.t.	1924	zadeltank, nooit bij KZM gebruikt
–	Grafenstaden 3568	1885	Cn2t	Staatsmijnen 7	1925	n.v.t.	?	ex-KPEV Essen 6508 (type T7), ex-„Nelly" Geldens & Kocken, lantaarns bewaard
25	Cockerill 3203	1930	Bn2t	Sphinx 5	1951	1951	1955	verticale ketel (type V)
?	Hohenzollern 1641	1903	2Bh2t	NS 7009	1951	1951	circa 1965	ex-NCS 49, ketel van NS 7004
?	?	?	?	n.v.t.	1951	1951	?	gehuurd van Spoorijzer

*) vervoerbare ketel nummer

De Duitse locomotieffabrieken lagen immers in puin en Duitse producten waren niet populair. De eerste naoorlogse Henschel werd in 1949 geïmporteerd, de eerste Deutz in 1951 en de eerste Orenstein & Koppel pas in 1953. In deze periode verkocht de Deutz-agent Spoorijzer een aantal smal- en normaalsporige locs van het Engelse fabrikaat Ruston & Hornsby. In 1954 werd een kloeke, normaalsporige Ruston en Hornsby geleverd aan de gloednieuwe Maascentrale van de PLEM in Buggenum bij Roermond. De vrouw van de machinist was werkster bij een KZM-directeur en zo geschiedde het dat deze laatste op zekere dag een proefrit met de loc maakte. Hij was zeer onder indruk, vooral toen hij later vernam dat Spoorijzer de KZM voor hetzelfde type loc een aanzienlijk hogere prijs in rekening wilde brengen. De koop ging toch door.

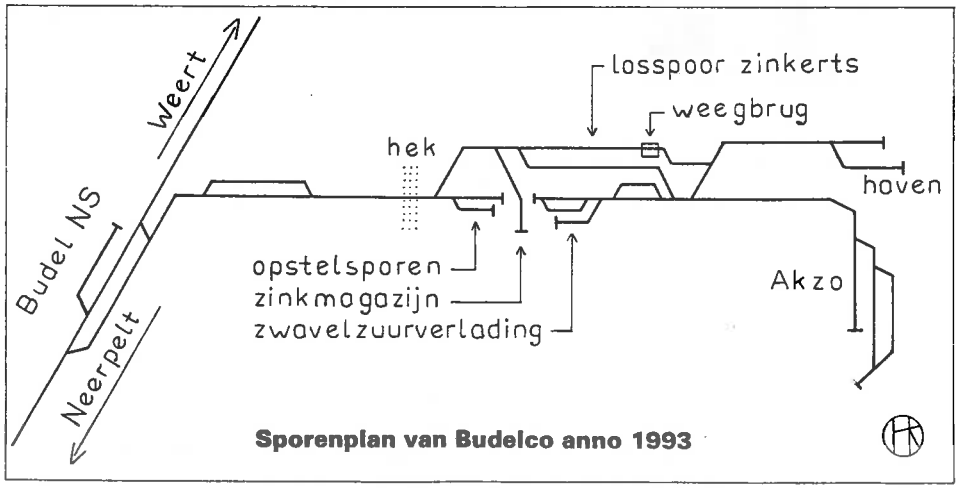
De R&H-locs van de PLEM en de KZM waren diesellocs met twee gekoppelde assen. Van dit type zijn 301 exemplaren gebouwd, in zowel dieselmechanische, dieselelektrische als dieselhydraulische uitvoering. Bij de PLEM en de KZM ging het om de dieselelektrische uitvoering, met één grote elektromotor.
De R&H-loc van de KZM beviel goed. Ze werd in drieploegendienst vrijwel

Het rollend materieel van de KZM rond 1952. Op het normaalspoor staat achter de trein met ex-NS Sik 311 een trein met de Cockerill; rechts daarvan ex-NS-loc 7009 met ketelwagens. De drie smalspoorlocs zijn Jung-locs met (van rechts naar links) open bakwagens, onderlossers met zinkkerts en platte wagens met zinkblokken.
Op de achtergrond ziet men v.l.n.r.: Naroosting, contactfabriek, lodenkamers (GME) en superfosfaatfabriek. Personen: P. Fransen (in trein), Jan Kupers, De Graaf, Louis Teyssen, Gerard Lemmens (stoker) en Lei Lemmens (machinist). (Foto: verzameling L.L.A. Teyssen.)

continu gebruikt en was in 1976 totaal versleten. De toen ontboden sloper raakte onder de indruk van de statige Engelse loc en vatte het plan op om het gevaarte als monument bij zijn bedrijf in Weert op te stellen. Helaas maakten twee lage viaducten wegtransport onmogelijk en moest de loc toch ter plekke gesloopt worden, maar pas nadat de sloper er een korte 8 mm-film van gemaakt had. De (tweede) motor was toen al verwijderd voor gebruik elders.
Beter verging het de kleine collega van de R&H-loc, een ex-NS-Sik. In de 35 jaar bij de KZM is er maar weinig aan veranderd en zo kon deze ex-NS 311 in het Spoorwegmuseum belanden. Ze diende er korte tijd als trekkracht op het achterterrein met de rijtuigen van de Wiener Lokalbahn.
Vanwege de geluidsoverlast voor de omwonenden onderging de Sik een weinig succesvolle verbouwing tot acculoc (OdR 1990-6, -9 en 1991-5). De rondritten worden nu met locomotor 103 gereden. De 311 verzorgt incidenteel rangeerwerkzaamheden, waarbij de dieselmotor weer gewoon in actie is.

Tegenwoordige toestand.

Elke werkdag rijden er twee treinen met zinkerts van het Antwerpse havengebied naar Budel-Dorplein. Dit is vrijwel geheel een NMBS-aangelegenheid. Niet minder dan twee kilometer op NS-sporen te hebben afgelegd wordt het Budelco-raccordement bereikt. De Belgische loc van de serie 5100 trekt de trein ook door de losinstallatie, behalve bij te late aankomst in Budel, want er moet tijdig teruggekeerd worden. Een deel van het geproduceerde zink gaat in VTG-veerbootwagens naar Engeland. Deze vierassige schuifwandwagens worden aan de treinen met lege zinkertswagens meegegeven. Van het geproduceerde zwavelzuur wordt een deel met de buurtgoederentrein uit Eindhoven afgevoerd. Het gaat in tweeassige VTG-ketelwagens naar Delft, Delfzijl en Hengelo. Incidenteel wordt ook zink door de NS vervoerd.



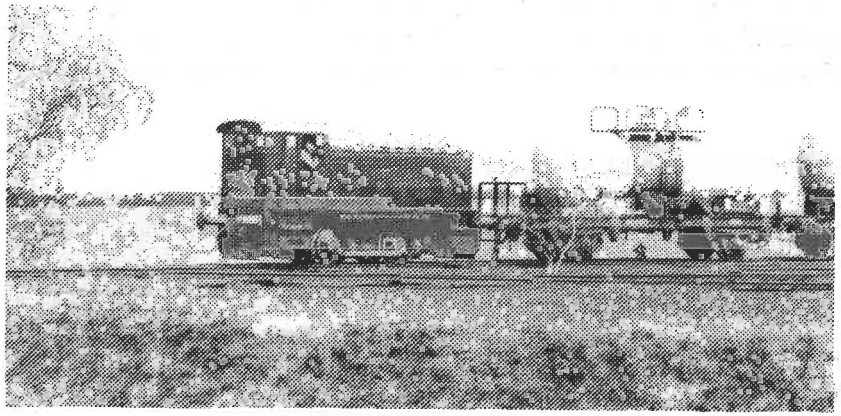
Sporenplan van Budelco anno 1993

In 1992 werd in totaal 473.000 ton door de NS en NMBS aan- en afgevoerd. Daarnaast ging er ook nog 25 à 30.000 ton van het geproduceerde zink met intern railtransport naar de eigen haven. Hiervoor heeft Budelco zes platte wagens. Deze tweeassers werden ongeveer vijftien jaar geleden via een handelsfirma van de DB overgenomen. De luchtremmen zijn afgenomen.

Motorlocomotieven (alle tweeassig; in volgorde van binnenkomst)

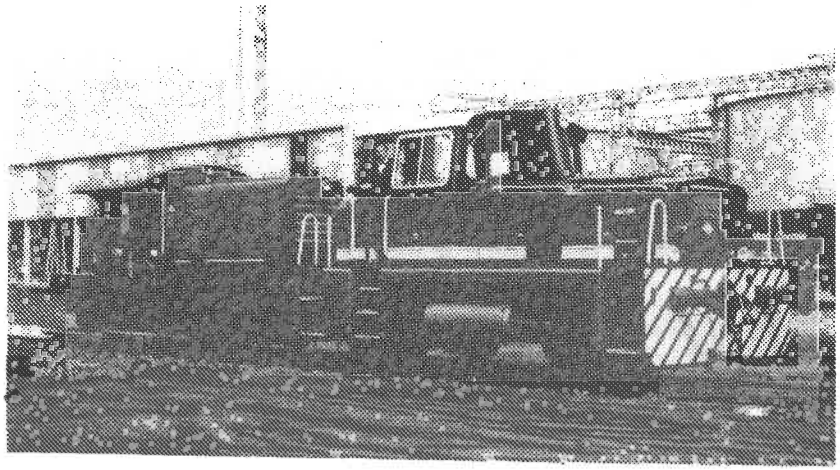
spoor-wijdte (mm)	fabrikant en fabrieksnummer	type	vermogen (pk)	gewicht (ton)	maximum-snelheid (km/h)	bouw-jaar	jaar in dienst	jaar uit dienst	opmerkingen
600	Deutz 6846	XIV FR	30	6	6/12	1925	1925	voor 1937	
1435	Werkspoor 773	locomotor	85	21	60	1940	1952	1987	ex-NS 311, thans in NSM
1435	R&H 408305*)	165 DE	155	28	?	1957*)	1957*)	1976	
1435	O&K 26821	MB 280 N	288	36	22	1976	1976	n.v.t.	
1435	Mercedes/Zweiweg	Unimog				1981	1981	n.v.t.	rail/weg

*) Volgens gegevens van de Industrial Railway Society en PLEM-medewerkers. De inkoopfactuur van de KZM is echter gedateerd op 11 november 1951 (en bedra f 51.000)



De Ruston & Hornsby-diesellocomotief rangeert met twee ketelwagens van Nepakris (thans Solvay) uit Linne-Herten; 18 april 1968. (Foto: Pierre de Greeuw.)

Als tractiemiddelen heeft Budelco een O&K-diesellocomotief en een Unimog-rail/wegvoertuig. Zij plaatsen en rangeren de veerbootwagens, de ketelwagens en de eigen platte wagens en verlenen assistentie bij het lossen van de zinkertswagens. Ook bedienen zij het nabij de haven gelegen Akzo Chemie Weert. De Unimog wordt 's winters ook als strooiauto ingezet. Bij Budelco zijn tien personeelsleden door de NS als machinist/rangeerder opgeleid. Ze verrichten ook andere taken. Het railvervoer geschiedt alleen in dagdienst.



Op 29 augustus 1984 bestond de tractie bij Budelco uit de NS-Sik 311 en de Orenstein & Koppel-loc. De Sik staat nu in het Spoorwegmuseum. (Foto: Pierre de Greeuw.)

De Technische Dienst onderhoudt de eigen platte wagens. Ook het klein onderhoud van de sporen en de loc gebeurt door Budelco. Groot onderhoud aan de loc geschiedt door O&K in Amsterdam en voor het groot onderhoud aan de sporen worden bedrijven als Railbouw en Strukton ingeschakeld.

Dankbetuiging en bronvermelding

Voor hun medewerking is dank verschuldigd aan de heren O.Th. Haze (Budelco), L.L.A. Teyssen (oud-Chef Transport KZM), Damen (oud-machinist PLEM), Bukkems (sloperij Chr. v/d Venne & Zn.), H. Jaspers (Heemkundekring Budel en Cranendonck) en M. Broos, O. Dijkstra, H. de Herder, J.H.M. Nahon, J.C.G. van de Meene en prof. dr. ir. A.D. de Pater (allen NVBS).

Voorts werden gegevens ontleend aan onder andere: *"Zink-trekkers, vóórtrekkers"*, A.O., 1967
Jan Smits, "De IJzeren man 80 jaar" in *Weerter jaarboek 1990-1991*, Stichting Weerter Publicaties.
Archieven van de dienst voor het Stoomwezen voor het Eerste District, berustend bij het Rijksarchief in 's-Hertogenbosch (tot circa 1925) en het districtskantoor in Breda.
Spoor- en Tramwegen, 4 juli 1946, blz. 233
H. van Pol, *"Stoomtractie bij de Nederlandse Spoorwegen* 1944-1958", De Bataafsche Leeuw, 1983.

* Reeds eerder gepubliceerd in op de rails, 1993-4. Er zijn slechts een paar kleine correcties in het oorspronkelijke artikel aangebracht.

Ketelwagens van de N.V. Gemengde Metaalertsen (alle tweeassig en bestemd voor zwavelzuur)

NS-nummers	fabrikant	bouw-jaar	in dienst	uit dienst
520901-905	Brand	1922	1925	1957-1969
520906	MAN	1917	1925	1969
520907	Rathsack & Co	1924	1925	1969
520908-912	Rheinmetall	1925	1925	1961-1969
520913-914	Ruhlandwerk	1925	1926	1961
520915-916	Bahnbedarf	1923	1929	1957,1961
520917-936	Dyle & Bacalan	1929	1929	1961-1971
520937-951	Quedlinburg	1930	1930	1940
520937", 938"	ex-DR	?	1947	1949, 1950
520937"', 938"', 520939" - 941"	NS-onderstellen	1965	1965	1977

Fred Ouwerkerk †
Henk Kolkman

Bron:
Harrie Jaspers. "Een eeuw industriespoor in Budel Dorplein 1993"
in: **Aa-kroniek** (uitgave van Heemkundekring 'De Baronie van Cranendonck')
12e jaargang 1993 nr 2 blz 126- 139