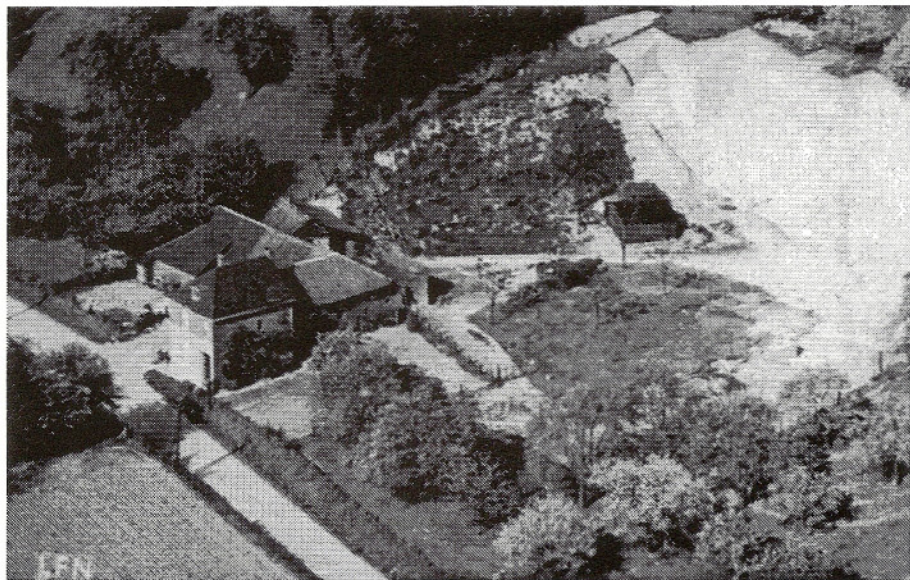


Zandgroeve te Walem.

Vroeger waren er in ieder dorp wel een of meerdere zand- of grindgroeven, "zand of kiezelkoel" genaamd. Dit waren kleinschalige putten, waar men het benodigde zand of grind voor het bouwen van huizen of verharden van wegen uithaalde met pikhouweel en schop. De kwaliteit hiervan liet vaak te wensen over en na de Tweede Wereldoorlog werd hiervoor overgegaan op gewassen rivierzand en grind. Voor het maken van gietijzeren hulpmiddelen zoals bijvoorbeeld pannen en ketels voor de huishouding had men ook zand nodig, maar dit moest van een heel andere samenstelling zijn. Dit zand moest juist vet zijn en aan elkaar kleven om modellen te maken. Voor een pan werden twee modellen gemaakt. De buitenwand werd in



luchtopname van boerderij met zandgroeve

een ijzeren bak gevormd van vochtig vormzand. Het binnenmodel of "de kern" werd ook gemaakt van diezelfde vormzand. Deze "kern" werd gebakken, zodat het een stevig geheel was en werd dan aangebracht binnen de bestaande buitenwand. Zodoende bleef er een dunne opening vrij. Hierin werd vloeibaar ijzer met een temperatuur van minimaal 1400 graden gegoten. Het resultaat was dan een pan of een ketel.

Dat zand, rode vormzand genaamd, werd hier in het zuiden van Limburg gevonden en wel in Berg en Terblijt. Een zekere heer Kremers uit Maastricht was zand- en grindhandelaar en leverde dat zand aan diverse fabrieken in Breda, Uift en Ter-

borg. In deze plaatsen werd hoofdzakelijk keukengerei gemaakt. Daar het zand van Berg en Terblijt slechter van samenstelling werd moest hij op zoek naar een nieuwe vindplaats.

Zodoende hij terecht in Walem bij de heer Harie Knoren, landbouwer van beroep. Harie Knoren werd geboren op 14 januari 1903 te Schin op Geul. Hij was gehuwd met Catharina Palmen (Nettie genoemd). Uit dit huwelijk werden elf kinderen geboren (4 jongens en 7 meisjes). Hoewel ze voor die tijd geen kleine boerderij hadden (10 ha.), was de opbrengst van dat zand een welkome aanvulling op het inkomen. Na veel bureaucratische rompslomp, zoals een berg papieren, veel bezoek van deskundigen en leden van de Provinciale Staten, werd op 1 januari 1949 een vergunning afgegeven voor de afgraving, direct gelegen achter de boerderij (perceel kad. bekend; gemeente Schin op Geul, sectie A no.1151).

Deze vergunning werd onder voorwaarden van herbepplanting telkens na drie jaar verlengd tot 7 juli 1972. Tevens moesten de taluds (belopen) naar de niet af te graven gronden aangebracht worden onder een helling van 2 op 3 en bedekt worden met een laag goede teeltaarde van 50 cm dik.

Men begon de afgraving direct achter het woonhuis, waar nu de stallen staan. Het talud was ter plekke 7 à 8 m hoog en men mocht niet dieper in de grond dan het peil van de stallen of dit moest terstond aangevuld worden. In het begin werd het zand met de kruiwagen tot op de binnenplaats vervoerd. Hier werd het op een vrachtwagen geladen en naar het station van Schin op Geul vervoerd, om hier op de los- en laadwagenplaats van de spoorwegen in een wagon of over te laden.

Toen men eenmaal ruimte had, is er een afrit naast het woonhuis gemaakt en kon de vrachtwagen tot in de groeve rijden. Nu kon het zand direct met de schop op de wagen geladen worden.

Het talud werd steeds hoger en op het laatst was deze wel 25 meter hoog. Eerst moest de bovenlaag dus de teeltaarde verwijderd worden. Deze was soms tot drie meter dik. Voorwaar geen peuleschil, want alles gebeurde de eerste jaren met pikhouweel en spade. Rond 1955 had men zelf een laadschop met een olie-pomp op een oude vrachtwagen gemaakt. Nu ging met iedere laadschop een kubieke meter zand op de vrachtwagen. Toch bleef het losmaken hogerop allemaal handwerk. Om gemakkelijk te kunnen werken, werd de wand praktisch loodrecht aangehouden, hetgeen natuurlijk zeer gevaarlijk was. Daar het zand goed kleefde bleef die wand (gelukkig) staan, maar bij een instorting van bijvoorbeeld 20 meter hoogte klapte het zand ook ruim 10 meter naar buiten. Het was dus uitkijken en steeds alert reageren bij het minst verdachte ritselen van het zand.

Op zekere avond had Eugene Palmen de vrachtwagen ongeveer 10 m van het talud geplaatst. De volgende morgen was nog net een puntje van de motorkap te zien, omdat zich een geweldige instorting had plaatsgevonden. Ruim twee dagen is er toen gewerkt om de auto onder het zand vandaan te halen. Toen de vrachtwagen weer helemaal zand-vrij was bleek dat door die geweldige druk het chassis helemaal doorgezakt was. De vrachtwagen was helaas "total loss".



Op plaatsen was het talud wel 20 tot 25 meter hoog.

Zoals blijkt hebben zich enkele voorvallen of ongelukken voorgedaan die gelukkig allemaal zonder ernstige gevolgen of letsel bleven. Jan Knops kan hierover nog meepraten. Als vierjarig jongetje tuimelde hij van 25 meter hoogte naar beneden, omdat hij te kort op de rand was gaan staan. Als een sneeuwbal rolde hij naar beneden en kwam daar in een hoop los zand terecht. Hij had gelukkig geen noemenswaardig letsel opgelopen, maar de schrik zat er nu bij iedereen goed in. Er was geregeld toezicht op de veiligheid door een inspecteur van de Rijkswaterstaat. Het zand was door het zoutgehalte zeer agressief. De schoppen werden 's avonds in een bak met olie geplaatst, anders waren ze de volgende dag vuurrood uitgeslagen. Nadat de eerste twee jaren vrachtrijder Bouwens van Berg en Terblijt het zand vervoerde, werd dit naderhand door Wim Knoren, broer van Harie Knoren uit Valkenburg, gedaan. Eugene Palmen, schoonbroer van Harie en koster van Schin op Geul werd de vrachtwagenchauffeur. Dus het was een echt familiebedrijf. Ook broer Mathieu en de jongens van Harie Knoren moesten mee helpen in de groeve met het verwijderen van de bovenlaag en het laden van de vrachtwagen etc. Verder hebben onder andere Jan en August Kikken, Fernandus Huntjens en Jozef Winthagen in de groeve gewerkt.

Een dag bij een boer werken bracht in die jaren fl.5,00 op met inbegrip van de kost. In de zandgroeve verdiende men fl. 8,00 per dag zonder kost. Het was dus best een aantrekkelijke baan.



*Het gezin van
Harrie Knoren en Netty Palmen
v.l.n.r.:
Martha, Bertie,
Emmy, Els,
Jan, Wim,
Harrie (jr), Annie,
Hubert,
Mia en Leny*

Op de los- en laadplaats van de spoorwegen was een verhoging gemaakt (een laadbok). De vrachtwagen moest achteruit op de laadbok rijden zodat hij gelijk met de vloer van de wagon kwam. De zijklep van de wagon werd neergelegd. De vrachtwagen reed tot in de wagon en lostte daar zijn vracht. Een keer is de wagon door de vloer gezakt en met veel kunst en vliegwerk heeft men deze weer omhoog gekrikt.

Meestal werden er per dag twee, maar een enkele keer ook drie wagons geladen. Eugene Palmen, de chauffeur, moest zelf meehelpen bij het laden en lossen. Hij verdiende fl. 45,00 per week. Een wagon had een laadvermogen van 20 en later 25 ton, hetgeen overeenkwam met 14 m³ zand. Voor die 14 m³ zand ontving dhr. Knoren fl. 21,00, dus fl. 1,50 per m³ (inclusief laadkosten). De vrachtkosten werden apart verekend.

Daar het zand bij strenge vorst tijdens het vervoer op de trein helemaal bevroor, heeft vrachtrijder Sjeng Herben uit Schin op Geul verschillende keren een vracht zand rechtstreeks naar de fabriek moeten brengen, zodat men daar toch kon doorwerken. Bij die gelegenheid ging soms iemand van de familie Knoren mee om een kijkje te nemen in de fabriek.

Er is in totaal 100 meter naar achter afgegraven en in de breedte 110 meter. Een oppervlakte van ongeveer 1,1 hectare. Als men rekent dat het talud van 7 naar 25 meter hoogte opliep, is gemiddeld 16 meter diep gegraven. Trekt men hier een deklaag van gemiddeld 1 meter af, blijft 15 meter afgegraven zand over. In totaal is ongeveer 165.000 m³ zand afgegraven, wat overeen komt met ± 220 treinen met elk 50 wagons.

Door een nieuw procedé bij het ijzergieten werd het zand vervangen. Dit betekende het einde van de zandafgraving.

De groeve en talud zijn volgens voorschrift afgewerkt. Door afwerking en herbeplanting is niets meer te zien van de zandafgraving.

Waar eens een groot zandgat was vormt een blokhut en een mooie visvijver een idyllische plekje achter de boerderij van de familie Knoren, waar de natuur haar evenwicht weer heeft teruggevonden.

Dré Kickken.

Met dank aan de familie Knoren.