

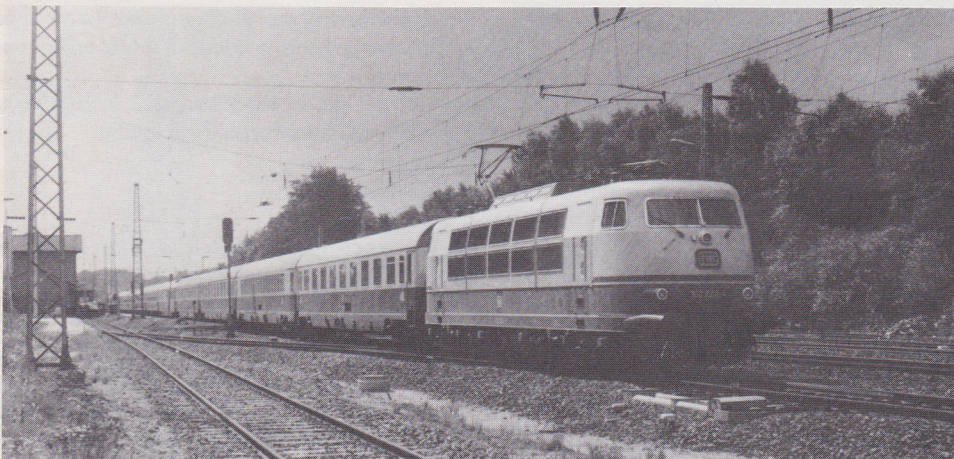
Net als de NS vervoert de DB geen post met Intercity-treinen. Er is hiervoor een apart postnet opgezet.

male IC-samenstelling kunnen worden gebracht. Ook via Bazel en München – Oostenrijk zou ieder uur verder kunnen worden gereden met wisselende bestemmingsstations en geïntegreerd met de IC-diensten in deze landen.

Tenslotte is nog vermeldenswaard de

„IC-Kurierdienst”, die per 1 december 1982 werd ingesteld. Deze dienst biedt de mogelijkheid pakjes tot een gewicht van 10 kg per IC-trein te versturen voor een eenheidsprijs van 100 DM. Inmiddels is de dienst uitgebreid tot het buitenland en is ook huis-tot-huis verzending mogelijk. R. Ankersmit

Gegevens voor dit artikel zijn afkomstig uit Blickpunkt en Eisenbahn-Kurier.



Op het hoofdnet wordt vrijwel uitsluitend de locserie 103¹ voor de IC-treinen gebruikt: loc 103 223 trekt de 12 rijtuigen van IC 614 „Poseidon” (München – Hamburg via lijn 1) langs Vehrte, ten noorden van Osnabrück, op 18 juli 1981. Foto R. Ankersmit (7288.1112 A)

Het smalspoor van de Vlamovensteenfabriek N.V. Timmermans & Zn in Elst (U)

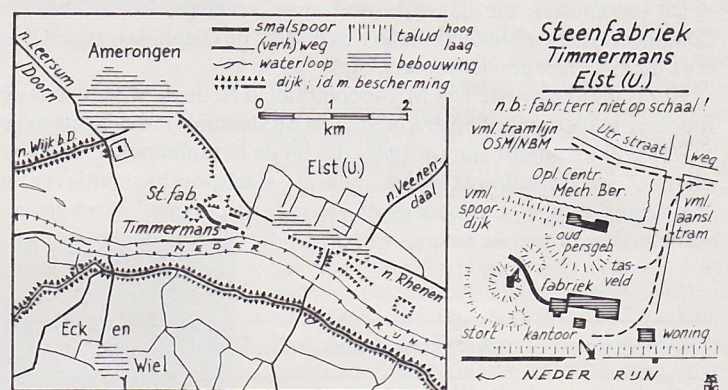
De documentatie van het nog aanwezige industriële smalspoor in Nederland is een moeizaam karwei, waarbij de onderzoeker gedeels afhankelijk blijft van het toeval.

Zo kreeg ik op het moment dat mijn boekje „Smalspoor in Nederland” drukbaar werd gemaakt, bij toeval een tip over een steenfabriek bij Amerongen, waar nog een zeer moderne DIEMA-diesel-locomotief moest rijden. Aanvankelijk werd deze tip met enige scepsis ontvangen. Immers noch via de Technische Centra voor de baksteenindustrie, noch via DIEMA-importeur Estel-IVB was mij hier iets van bekend. Ook andere smalspoorkenners reageerden verwonderd.

Toch bleek na enig speurwerk de tip juist te zijn. De bewuste fabriek heette „Vlamovensteenfabriek N.V. Timmermans & Zn” in het Utrechtse Elst en deze beschikte nog over een smalspoorbedrijf met twee locomotieven, waarvan een dagelijks in gebruik.

„Maar”, zo verzekerde de bedrijfsleiding mij: „niet lang meer, want in 1985 willen wij de treintjes opruimen”.

Wanneer de plannen van het bedrijf om de smalspoorexplotatie te beëindigen doorgaan, komt er een einde aan een lange periode van railgebonden vervoer op en rond steenfabriek „Timmermans”. Er is in de jaren twintig een film gemaakt over de fabriek. Het bedrijf heette toen steenfabriek „Klinkenberg”. Op die film, die in het bezit is van de familie Klinkenberg, ziet men een Henschel stoomlocomotief met



Kaartje: D. H. ten Grotenhuis

een trein van houten kipkarren. Bij de kleiput ziet men vervolgens hoe de kipkarren met de schop worden geladen. Dit zware werk kwam in die tijd nog bij veel steenfabrieken voor. Niet alleen werd in die tijd de klei per rail aangevoerd, ook de gebakken stenen werden over rails afgevoerd. Steenfabriek „Klinkenberg” had een aansluiting op de OSM/NBM tramlijn Zeist – Rhenen – Arnhem. Per goederentram werden de stenen naar het spoorstation in Rhenen vervoerd voor verder transport.

Zoals bijna overal waar smalspoor in gebruik was, wordt het ook hier verdrongen door modern grondverzetmaterieel, dat flexibeler in het gebruik is en besparing van personeel met zich meebrengt.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn op de smalspoorweg van de fabriek, spoorwijdte 700 mm, een aantal Jung-diesellocomotieven in gebruik geweest. De schrijver heeft in 1965 een foto gemaakt van een Jung locomotief van het veel gebruikte type EL 110. Het gebruik van Jung locomotieven wordt verder bevestigd door het feit dat de fabriek voorkomt op de klantenlijst van Oving-Spoor in Hendrik Ido Ambacht, importeur van o.a. Jung. Merkwaardig genoeg is de fabriek bij Oving-Spoor bekend onder de vooroorlogse naam „Klinkenberg”.

Na 1971 werd de fabriek ingrijpend gemoderniseerd, echter wel met behoud van het smalspoorbedrijf.

Uit het verleden zijn nog het oude persgebouw, nu in gebruik als veeschuur, en een verlaten spoordijkje te zien. Op het terrein, waar vroeger de haaghutten (droogrekken) stonden, staan nu de machines en kranen van het Opleidingscentrum voor Mechanische Beroepen. Temidden van die machines staat ook een smalspoorlocomotiefje. Het is een Spoorijzer-railtractor, type RT 8, fabrieksnummer 95 uit 1957.

Het huidige smalspoorbedrijf van steenfabriek „Timmermans” heeft tot taak om de klei, die van elders wordt aangevoerd en in grote bulten bij de fabriek wordt opgeslagen, van de kleibult naar de fabriek te brengen.

Er ligt een spoorbaan van ongeveer honderdvijftig meter, uitgevoerd in zwaar spoor, die slechts voor een derde wordt bereden.

Opvallend is de treinsamenstelling: twee kipkarren, de locomotief, weer twee kipkarren. Het rijden met zo'n trek-duw-combinatie vindt zijn reden in de aanwezigheid van twee achter elkaar geplaatste toevoerkasten in de fabriek, waartussen precies een locomotief past. De kipkarren worden geladen met behulp van een dragline en de draglinemachinist schrikt er niet voor terug om de karren te laden „met een kop erop”. Voeg daarbij de hoge snelheid, waarmee wordt gereden – niet verwonderlijk gezien het grote motorvermogen van de locomotief – en men krijgt een aardig schouwspel als de trein via een boog de fabriek in rijdt. De spoorbaan kent geen wissels of zijsporen.

De locomotief, die dagelijks de tractie verzorgt, is een DIEMA (Diepholzer Maschinenfabrik Fr. Schöttler in Diepholz), type DFL 60/1 uit 1979 met een motorvermogen van 48 kW.

Het is de modernste DIEMA-locomotief in Nederland en tevens de modernste locomotief bij een Nederlandse steenfabriek. Slechts twee SCHÖMA-locomotieven uit 1981, die bij de betonfabriek „Schokindustrie” in Zwijndrecht rijden, zijn als smalspoorlocomotieven in Nederland jonger. De locomotief van „Timmermans” is oranje geschilderd en draagt de naam „'t Evertje”.

De reservelocomotief is ook nog betrekkelijk jong. Het is eveneens een DIEMA, type DS 40/2, bouwjaar 1968 met een motorvermogen van 32 kW. Deze locomotief staat buiten het spoor in de fabriek opgeborgen.

Beide locomotieven zijn zonder tussenkomst van DIEMA-importeur Estel-IVB in Zwolle aangekocht.

Na het lezen van deze beschrijving zal de lezer zich ongetwijfeld afvragen, waarom dit smalspoorbedrijf wordt opgeruimd. Immers de fabriek is modern, de spoorbaan verkeert in goede conditie en bovendien zijn de locomotieven zeer modern.

De reden waarom men toch het spoorbedrijf kwijt wil, is gelegen in de factor loonkosten. Voor het smalspoorbedrijf zijn nodig:

- een machinist op de locomotief;
- een machinist op de dragline;
- een man bij de toevoerkast.

Bij een omschakeling op het gebruik van een laadschop is slechts een man personeel nodig.

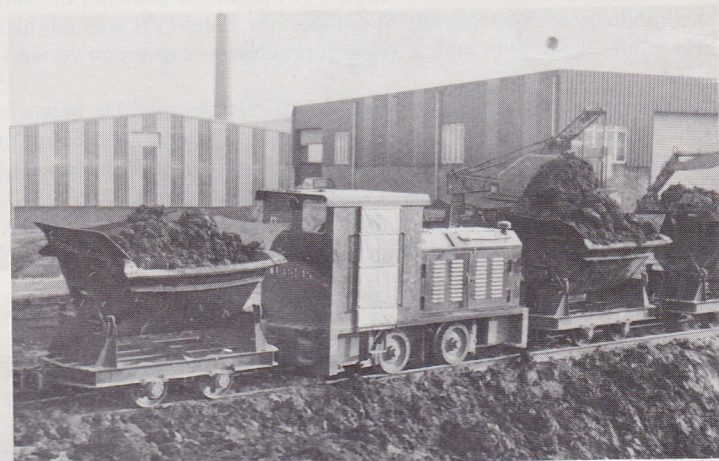
Er is in Elst (U) nog een steenfabriek, gelegen aan de oostkant van het dorp in de buurtschap Remmerden. Deze fabriek, steenfabriek „Overbetuwe” B.V., heeft al jaren geleden het smalspoor vervangen door vrachtauto's. Ter herinnering aan het spoorbedrijf staat langs de Utrechtseweg een DIEMA-locomotief, type DS 28, als monument opgesteld.

Tenslotte wil ik nog een opmerking maken. Het artikel in OdR-maart 1983 „Het Nederlandse Industriële Smalspoor”, het artikel over de steenfabriek in Losser (OdR-december 1984) en dit artikel wekken wellicht de indruk, dat industrieel smalspoor alleen nog voorkomt bij steenfabrieken.

Dit is niet waar. Een veenderij, een aantal betonfabrieken en staalbedrijven en zelfs het Staatsbosbeheer en onze krijgsmacht gebruiken ook nog smalspoor. Ook een aantal aannemersbedrijven heeft nog smalspoormaterieel opgeslagen voor mogelijk gebruik. Het smalspoor in de baksteenindustrie springt er in zoverre uit, dat men hier de treintjes nog vaak dagelijks in gebruik ziet. Bovendien spreken de kleitreintjes met hun hoogbeladen rammelende kipkarren, die hun weg zoeken over vaak bijzonder wankel spoor bijzonder tot de verbeelding.

H. Sluijters

Kleitrein onderweg naar de fabriek op het terrein van de Steenfabriek Timmermans in Elst; 13 december 1984.
Foto H. Sluijters



steenfabriek:	N.V. Timmermans & Zn, Elst (U)			
spoorwijdte:	700 mm	traject:	150 m	
exploitatie:	vervoer van stort naar fabriek, dagelijks in gebruik.			
locomotieven:				
fabrikaat	nummer	type	bouwjaar	opmerkingen
DIEMA	4255	DFL 60/1	1979	
DIEMA	3006	DS 40/2	1968	reserveloc.