

I have a dream, part 2

Im Westen Neues...

Der Westhaven, das Konzept

In einem Land, welches von Wasser umgeben ist, ist das Interesse der Bewohner auf das Wasser gerichtet. So auch bei den Bewohnern der Niederlande, die gleichzeitig im FREMO sind. Schon viele niederländische Module verfügen über ein Wasserthema, wie z. B. einen Graben, einer Brücke, einer Kaianlage oder einem Hafen. Seit langem wurden mit großem Interesse die Entwicklungen in der FREMOhafen-Gruppe verfolgt, die große und kleine Industrien zu einem Ganzen, in dem die Güter eine wichtige Rolle spielen, zusammenschmiedet.

Mitte 2008 ist der Plan entstanden, während des 20-jährigen Jubiläums des FREMO-Niederlande in Zuidbroek eine niederländische Variante zum Thema Hafen/Industrie aufzubauen. Der Plan, der hier besprochen wird, wurde das "Westhaven-Projekt" getauft.

Ein Basteltreffen für den Modulbau

In der Zwischenzeit planten und bauten einige Mitgliedern schon Module, die eine Industrie oder Hafen zum Thema haben. Aber um einen guten Start und einen guten Auftritt im Jahr 2010 zu gewährleisten, wird eine größere Anzahl Module benötigt. Während eines Basteltreffens im Sommer 2009 wurden deshalb 41 Module sowie die dazugehörigen Beine gebaut. Vorgesägtes Holz wurde während dieses Treffens in Module umgewandelt. Bild 1 zeigt den Erfolg dieses Basteltreffens.



Bild 1: Basteltreffen in Winterswijk; Bild: Frank Steenblock

Einige der Module sind reine Streckenmodule, andere sind kleine (Zwischen-) Rangiergruppen und Industrieanschlüsse, damit ein vielfältiges Ganzes geschaffen wird, das einen interessanten Betrieb darstellt. Mit den Modulkästen ist jedes Mitglied dann individuell an die Arbeit gegangen.

Der Betrieb im Westhaven

Anders als bei unseren östlichen Nachbarn haben die Niederlande keine privaten Eisenbahnen, die ein großes Gewerbegebiet bedienen. Manche Industrien hatten ihre eigene Rangierloks, aber ausserhalb der Betriebstore wurde der Verkehr von den niederländischen Eisenbahnen abgewickelt. Dies bedeutet, dass eine große Diesellok der Reihe 2200 oder 2400 zu bestimmten Zeiten einen Güterzug in den Anschlussbahnhof gebracht hat, der für den Westhaven zur Verfügung steht. Dies ist im Modell ein Schattenbahnhof, der für diesen Anlass von einem Anschluss erreicht wird, und zwar über "Winterswijk Kreuzung". Einmal im Rangierbahnhof angekommen, werden aus den Güterzügen "Konvoeien" (Übergabefahrten) für Segmente des Westhavens zusammengestellt. Jedes Segment besteht aus einer Reihe Rangiergruppen und Anschlüssen. So ein Konvoi wird dann von einer "Sik" (Lokserie 200/300) oder einer "Hippel" (Lokserie 500/600) in den Westhaven gefahren. Nach der Rückkehr des Konvoei aus dem Westhaven werden dort die ausgehenden Güterzüge gebildet. Während des Fahrplans besteht die Besatzung des Westhavens aus einem Rangierleiter, einem Lademeister im Schattenbahnhof und einigen Mannschaften für die Konvoeien, welche die Siks, Hippels und die grösseren Lokomotiven fahren. Die Kommunikation untereinander wird, wie beim Vorbild in den 50er und 60er Jahren, über ein Telefonnetz im Hafen abgewickelt. Für aufwendige Aufträge besteht die Mannschaft aus einem Lokführer und einem Rangierer. Der Rangierer bestimmt die Rangierbewegungen, welche durch den Lokführer ausgeführt werden. Damit mehrere Konvoeien gleichzeitig auf dem Arrangement fahren können, ist der Westhaven in verschiedene Blockabschnitte aufgeteilt.

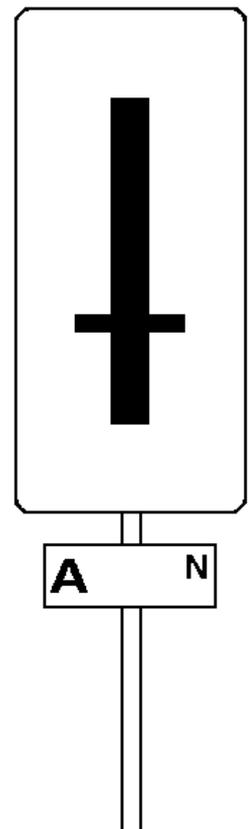
Blockabschnitte und der Zuglauf

Um den Betrieb auf dem Arrangement der Anschlüsse zu regeln, wird ein Streckenbuch benutzt. Darin ist festgelegt, dass Zug- oder Rangierfahrten nur nach Genehmigung des "Baanvakleiders" (das ist der Fahrdienstleiter, der für die Strecke zuständig ist) stattfinden können. Bei den niederländischen Eisenbahnen hieß dieses System "Centraal Telecom Blokstelsel" (CTB). Es ist vergleichbar mit dem Zugleitbetrieb. Über Telefon werden Zugmeldungen mit dem Lokführer ausgetauscht, die mit einem festgelegten Wortlaut gegeben werden.

Der Westhaven ist in Blockabschnitte aufgeteilt. Die Blockabschnitte sind durch Tafeln an jedem Ende des Blockabschnitts markiert. Unten an der Tafel ist ein Zeichen, um anzuzeigen, für welchen Block es gilt. Siehe dafür das Beispiel in Bild 2. "A" ist der Name des Blockabschnitts und "N" gibt die Nordseite des Blocks an. Für diese Regelung ist es zwingend notwendig, dass jeder Anschliesser so viele Tafeln bereitstellt, wie es durchgehende Gleisanbindungen gibt. Also, zwei für ein Modul ohne Abzweig, drei für ein Modul mit einem Abzweig, und so weiter...

Auf jedem Block bzw. bei jedem Gleisanschluss wird ein Telefonanschluss benötigt. Damit kann der "Baanvakleider" angerufen werden, um eine Genehmigung zu bekommen, in den nächsten Blockabschnitt zu fahren bzw. um eine Freimeldung des Blockabschnittes zu melden.

Bild 2: Blockabschnittstafel; Zeichnung: Dirkjan Kaper



Der "Baanvakleider" hat eine Magnettafel, auf der die Standorte aller Rangiereinheiten ersichtlich ist. So behält er die Übersicht, welche Rangiereinheiten sich wo befinden, und welche Blockabschnitte besetzt sind. Die Zeichnung auf der Magnettafel enthält die verschiedenen Bahnhöfe und Gleisanschlüsse, die durch Linien miteinander verbunden sind. Mit Magneten, die mit den Zugnamen beschriftet sind, werden, je nach Lage, die Rangiereinheiten über die Magnettafel geschoben. Dabei gibt es pro Rangiereinheit zwei Magnete: einen grünen und einen roten. Der grüne zeigt, dass der "Baanvakleider" eine Genehmigung erteilt hat, zum nächsten Blockabschnitt zu fahren. Rot zeigt an, dass er dort angekommen ist. Damit ist der Blockabschnitt, woher die Rangiereinheit hergekommen ist, wieder frei.

Blockbeschreibung

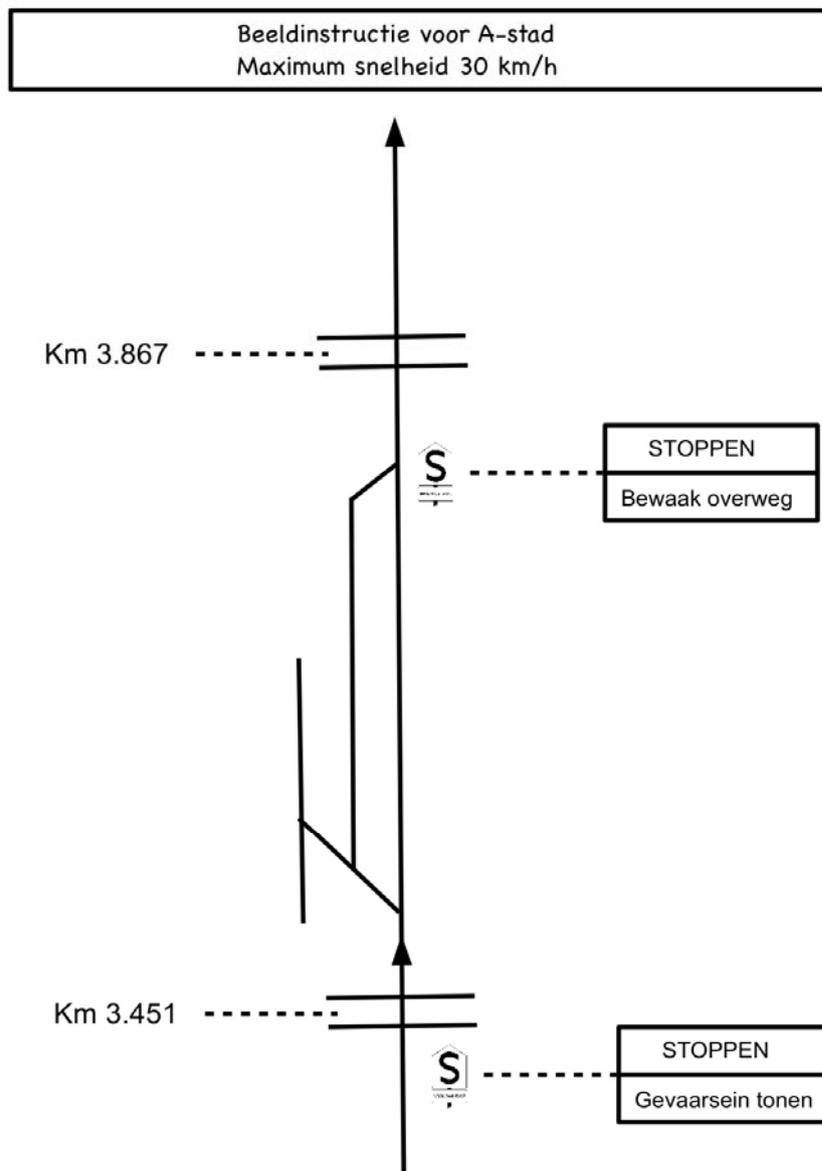


Bild 3: Blockbeschreibung für das Zugpersonal; Zeichnung: Dirkjan Kaper.

Eine Blockbeschreibung zeigt an, wo und wie der Zugablauf in einem Abschnitt durchgeführt werden soll. Hier sind die Gleise und die Lage der Bahnübergänge aufgezeichnet. Zusätzlich beschreibt es, welche Tafeln zu befolgen und wie die Bahnübergänge zu sichern sind.

Diese Angaben werden sowohl für die Hin- als auch die Rückfahrt beschrieben. Der Lokführer eines Konvois bekommt beim Anfang des Dienstes alle zutreffende Bildangaben zusammen mit seinen Fahrplanunterlagen.

Beschreibung der Bahnhöfe und Anschließer

Hiernach findet man eine Beschreibung einiger sich im Bau befindlichen Anschließer und Bahnhöfe. Alle Module sind bereits zusammengesetzt, viele haben bereits Gleise, Kabel und Weichenantriebe. Ziel ist es, alle diese Anschlüsse und Streckenmodule, die hier nicht erörtert werden, für das Jubiläumstreffen 2010 in Zuidbroek betriebsbereit zu haben, um ein Teil des grossen H0-Arrangements zu sein.

1. Schlachthof SLAKO

Schlachthof SLAKO ist ein Anschluss auf freier Strecke. Das durchgehende Gleis führt durch einen Abzweig weg vom Schlachthof. Als Exportschlachthof findet dort ein lebhafter Handel mit Vieh, Fleisch und Fleischerzeugnissen, einschließlich Eingeweiden und Knochen, die an eine Leimfabrik gehen, statt. Die Häute werden an eine Gerberei und das tierische Fett an eine Futtermittelfabrik geliefert. Die restlichen Transportströme laufen über die Gummibahn.

Name: Slachthof SLAKO		Eigentümer: Ton Koot		Epoche:		III/I	
Gleisplan							
Güterverkehr							
Ladestelle		Empfang	Versand	Wagentyp	Wagen pro Woche		
1	Viehempfang	Schlachtvieh		He, G	6		
2	Energiezentrale	Öl		Z	1		
3	Kühlhaus		Schweinehälften	lc	6		
			Fleischprodukte	lb	6		
1	Schlachtabfälle		Knochen	T	2		
			Haut	Gk	1		
1	Fettabfuhr		Tierische Fette	Za	1		

2. Distelhaven

Der Gleisplan von "Distelhaven" ist dem ehemaligen Anschluss "Distelweg" auf der Nordseite des IJ in Amsterdam nachempfunden. Die Güterwagen wurden mit einer Eisenbahnfähre samt Rangierlok vom Rangierbahnhof Rietlanden hierher trajektiert.

Um nicht nur isoliert einen Inselbetrieb nachzubilden, können die Anschlussgleise am Distelweg und Asterweg an anderen Module angeschlossen werden.

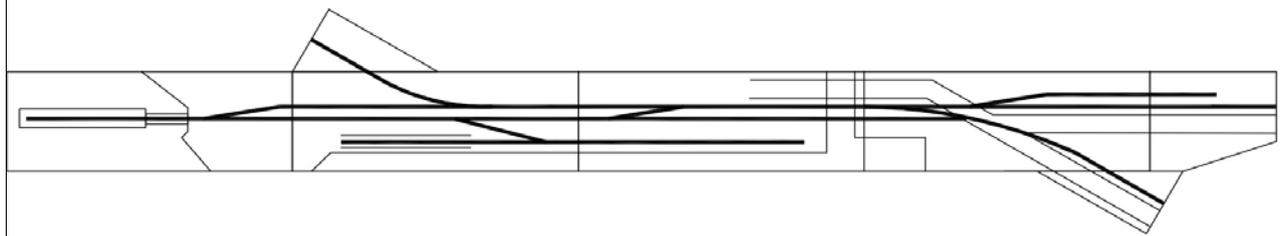
Wichtige Industrien am Distelweg waren die Niederländische Pflanzenbutterfabrik, die Holländische Beton-Gesellschaft und die Electrosäure. Wichtige Industrien am Asterweg waren die British American Tobacco Company, die Nord-Amsterdamer Maschinenfabrik "Het IJ" und die Herstellung von industriellen Verpackung von Van Leer.

Am Kai findet der direkte Umschlag von Schütt- und Stückgut zwischen Küsten- und Binnenschifffahrt auf Schiene und Straße statt. An der freien Strecke werden Steinblöcke aus Frankreich für Hessels Naturstein entladen. Zusätzlich findet der Umschlag von Steinkohle, Erdöl, Benzin und Heizöl für die örtlichen Händler statt.

Mitten im IJ wird Munition von Güterwagen auf der Eisenbahnfähre auf Schiffe der KNSM (Königlich Niederländische Schifffahrt Gesellschaft) umgeschlagen.

Name: Distelhaven	Eigentümer: Jaap Veldhuis	Epoche III
--------------------------	---------------------------	------------

Gleisplan



Güterverkehr

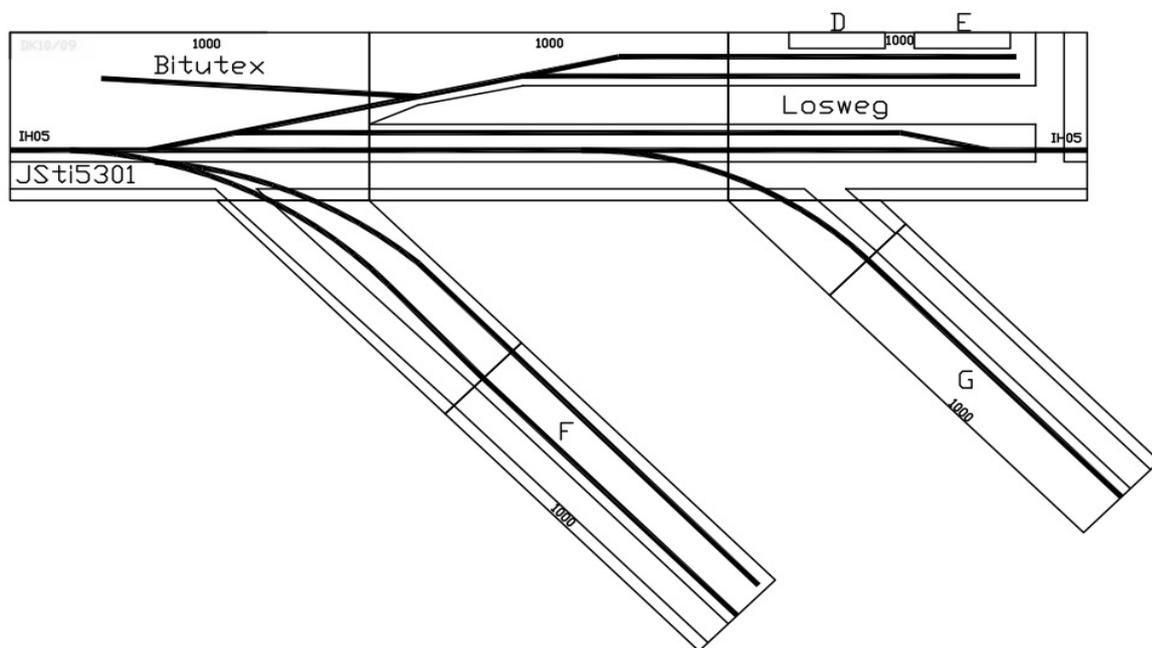
Ladestelle		Empfang	Versand	Wagentyp	Wagens pro Woche
1	Ladestrasse, Kohlenhändler	Kohle		E	12
		Briketts		E	4
		Petroleum		Z, E (Fässer)	1
		Benzin		Z	2
		Diesel		Z	2
		Hausbrandöl		G(Dosen)	2
2	Hollandse Beton Maatschappij	Betoneisen		R, K	10
			Brückenteile	R	5
3	Electrozuur	Technische Gase	Technische Gase	Lgj, Zs, Zgs	20
3	British American Tobacco Company	-	Tabakprodukte	Gbs, Hbis	10
3	Noord Amsterdamse Maschinenfabriek	Stahlprodukte	Staalprodukte	R, Kb	5
4	Ladestrasse, Hessels Natuursteen	Naturstein			3
5	Nederlandse Plantenboterfabriek (Planta)	Pflanzenöl	Pflanzenbutter	Z, Za	3
				Gs	
6	Eisenbahnfähre, Eurometaal Artillerie Inrichtungen		Munition	G	3

3. Gooierhaven

Dieser Hafen hat eine zentrale Funktion für mehrere Anschliesser. Die Ladestrasse wird regelmässig für das in der Nähe beheimatete Grossbauunternehmen BAM zum Be- und Entladen von Rohstoffen, Baustoffen und Maschinen verwendet. Südlich der Ladestrasse liegt noch ein weiteres Gleis, an dem zwei kleinere Firmen angesiedelt sind. Vom Ladestrassengleis zweigt in entgegengesetzter Richtung ein Gleis in ein kleines Tanklager für die Verladung von Bitumen ab. Bitutex produziert Bitumen und Bitumenemulsionen, vor allem für den Straßenbau. Auf der Nordseite des Hafengleises zweigen zwei Gleise ab. Am östlichen Zweig ist ein Unternehmen angesiedelt, welches auf den Umschlag von Stahl spezialisiert ist. Der Stahlumschlag Gooierhaven (SOG) wird sowohl für Halbprodukte (Coils, Brammen usw.) als auch für Produkte wie Rohre und Profile benutzt. Für den Umschlag besitzt das Unternehmen einen großen Brückenkran, der sich weit über das Wasser erstreckt. Der zweite Kai wird für den (relativ kleinen) Umschlag des Unternehmens Lohuis verwendet. Hier findet vor allem Umschlag von Kies aus dem Schiff zu Auto und Bahn statt. Gelegentlich wird Kohle entladen. Nur selten findet Umschlag von Bahn auf Schiff statt.

Name: Gooierhaven	Eigentümer: Jan Stigter	Epoche: IV
--------------------------	-------------------------	------------

Gleisplan



Güterverkehr

Ladestelle		Empfang	Versand	Wagentyp	Wagen pro Woche
Ladestrasse	BAM	Baumaterialien, Maschinen	Baumaterialien	Kb, Fc, Rs	8
Bitutex	Bitutex	Bitumen		Za	5
F	Stahlumschlag Gooierhaven	Stahlprodukte, Coils, Brammen	Stahlprodukte, Coils, Brammen	Shimms, Samms, Rs	15
G	Lohuis		Steinschlag, Kohle	Fc, E	12
D, E					

4. Molkerei Freia

Beim Vorbild gab es früher eine Molkerei namens Freia. Das Gebäude ist heute noch im Freilichtmuseum in Arnheim zu sehen. Obwohl die Fabrik beim Vorbild keinen Bahnanschluss hatte, ist das im Westhaven natürlich der Fall. Das Kesselhaus und die Expedition sind jeweils mit einem Gleis angebunden. Das Kesselhaus empfängt Kohle und versendet manchmal Asche. Die Expedition erhält leere Flaschen, Kisten und Schachteln und versendet Butter, Käse und Milch, oft in Privatwagen. Die Milch wird aus der Gegend über die Straße angeliefert. Nebenan befindet sich eine regionale Niederlassung der VAM (Müllabfuhrgesellschaft), die für die örtliche Einsammlung von Hausmüll dient und diese zur Zentrale in Wijster (Drenthe) verschickt. In Wijster wird aus dem Müll Kompost hergestellt.

Name: Freia/VAM		Eigentümer: Paul Hartman	Epoche: III		
Gleisplan					
Güterverkehr					
Ladestelle	Empfang	Versand	Wagentyp	Wagen pro Woche	
1	VAM		Müll	Takkl (VAM)	30
2	Melkfabriek Freia, Stookhuis	Kohle		E	5
			Asche	Tk	0,5
3	Expeditie Freia	Flaschen		Gb	3
		Kisten		Gb	2
			Butter	I	5
			Milch	I	2
			Käse	I	5

5. Trawlerkade

Trawlerkade befindet sich beim Vorbild in IJmuiden gegenüber dem Fischereihafen. Hier sind einige fischverarbeitende Unternehmen angesiedelt. An diesem Kai werden Fischkutter beliefert, kleine Reparaturen können hier ebenfalls durchgeführt werden. Dazu werden Güter wie Öl, Fett, Stahl sowie Fischernetze angeliefert. Auch Fischkonserven wie Sardinen, Heringe und Rollmöpfe werden von Trawlerkade aus versandt.

Ausserdem fungiert Trawlerkade als kleine Rangiergruppe, wo sich auch eine Brückenwaage befindet, mit der Güterwagen verwogen werden können.

Name: Trawlerkade		Eigentümer Wim Drijver		Epoche: III	
Gleisplan					
Güterverkehr					
Ladestelle		Empfang	Versand	Wagentyp	Wagen pro Woche
1	Kloosterboer Proviandering	Proviant (Kartoffel, Gemüse, Obst usw.)		G, Gh	6
2	Interfish		Fisch- konserven	Id	12
3	IJmuiden Stores	Stahlkabel, Netze, Seile, Schiffsbedarf		E/G	5
3	Van Gelder Olie	Bunkeröl Schmiermittel		Za G	3 4

6. Stanswerk BV

Die Firma Stanswerk BV ist eine Tochtergesellschaft der Stanzwerk AG aus Lockweiler (Saarland). Sie stellt hauptsächlich Stanzteile für die Automobilindustrie her. Dazu zählen Blechteile wie Aussenhäute und Verstärkungsprofile. Neben diesen Einzelteilen können aber auch Zusammenbauten aus den Teilen erstellt werden.

Name: Stanswerk BV		Eigentümer: Frank Steenblock		Epoche: IV	
Gleisplan					
Expedition					
IK10/09	Schroot	1000	Goederenontvangst		
IH05	FSte5304		ungeprüft!		IH05
Güterverkehr					
Ladestelle	Empfang	Versand	Wagentyp	Wagen pro Woche	
Schrott		Schrott	E/Ea	6	
Güterempfang	Stahlblechrollen		Sah/Ti	10	
Expedition		Stanzteile	Hbi	24	

7. Fauststrasse

Fauststrasse ist eine kleine Rangiergruppe. Die Anschlüsse sind vor dem Zweiten Weltkrieg entstanden und in den fünfziger Jahren komplett renoviert worden. Dabei sind manche Gebäude stehengeblieben und einige neu entstanden. Die Ladestrasse wird intensiv von mehreren Unternehmen genutzt. Eine Umschlags- und Lagerhalle, die sich hinter der Ladestrasse befindet, benutzt die Gleise der Ladestrasse. Eine Butagas-Niederlassung bekommt täglich Wagen. Gegenüber der Ladestrasse befindet sich ein Kühlhaus und ein Baustoffhandel.

Name: Fauststraat		Eigentümer: Dirkjan Kaper		Epoche: IV, 1976	
Gleisplan					
Güterverkehr					
Ladestelle		Empfang	Versand	Wagentyp	Wagen pro Woche
Ladestrasse	Gieterij Buisman	Gusseisen	Gussteile	Ti	2
		Formsand		Td/BT	3
				BT/Gm	4
	Bakkerij van Vliet	Mehl	Kuchen und Brot	BT	2
				G/Hb	4
	Voederfabriek	Getreide	Viehfutter	Td	2
		Melasse		Z	1
				G	3
Butagas		LPG		Zag	6

Bouwhandel	Holz		R/Kb	1
	Steine		R	1
	Betonmix		G	0,5
Koelhuis de Toekomst	Obst/Fleisch/tief- gefrorene Güter		I/Gh	12
Overslagveem	Verschiedenes		G/Hb	16

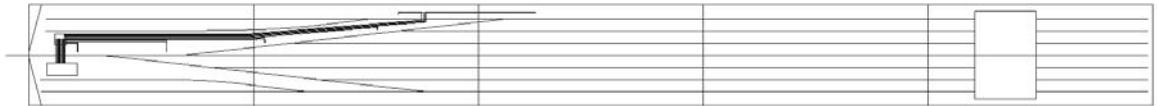
Nachsatz zum Beitrag in Hp1 4/2009

Ausser den in Hp1 vorgestellten Modulen haben wir noch folgende Betriebsstellen in unserem Plan zu ergänzen:

8. Rangierbahnhof Westhaven Rangeer

Dies ist unser Schattenbahnhof, von dem aus die Konvoien in alle Richtungen im Westhaven gebildet werden. Es ist angedacht, den Bahnhof durchzugestalten.

Sechs Gleise und ein Verkehrsgleis sowie einige Abstell- und Schuppengleise stehen uns zur Verfügung. Eine Schiebebühne ermöglicht das Umsetzen der Loks zum Schuppen und zum Verkehrsgleis.

Name: Westhaven Rangeer	Eigentümer: Paul Hartman	Epoche: III
Gleisplan 		

9. Winterswijk Kruising

Bis 1936 gab es westlich vom Knotenbahnhof Winterswijk eine richtige Kreuzung, wo die Lokalbahn Winterswijk GOLDS – Neede die Hauptbahn Winterswijk NWS – Zutphen kreuzte. In einem Gemeinschaftsprojekt des MEC GOLDS aus Winterswijk ist die Kreuzung in H0 erneut entstanden, und zwar nach FREMO-Norm.

Zwar gab es diese Kreuzung nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr, aber das soll uns doch herzlich wenig interessieren, wenn sie betrieblich für uns Sinn macht, oder?

Die Kreuzung garantiert uns einen Anschluss an die grosse weite Welt...

Name: Winterswijk Kruising	Eigentümer: Paul Hartman	Epoche: III
Gleisplan 