

Dirkjan Kaper In het Westen iets nieuws ...

English summary: In the summer of 2008, the FREMO Netherlands group decided to attend the 2010 Dutch FREMO anniversary meeting with our own harbour branch, which is a Dutch variant of the Nordhafen modules. This article explains our “Westhaven” concept and introduces the most important stations. A German version of the article is available on FREMO-net.eu.



Bouwsessie
Modules

Foto:
Frank Steenblock

Deutsche Zusammenfassung: Mitte 2008 fassten wir den Plan, während des Jubiläumstreffens von „FREMO-Niederlande“ im Oktober 2010 in Zuidbroek einen eigenen Ast mit einer niederländischen Variante zum Nordhafen-Konzept der FREMO-Hafen-Gruppe anzumelden. Der Plan, der hier besprochen werden soll, wurde „Westhaven-Projekt“ getauft. Dieser Beitrag stellt das Konzept und die wichtigsten Betriebsstellen, die im Moment gebaut werden, vor. Beim Erscheinen dieses Heftes wird der deutsche Text zu diesem Beitrag im FREMO-net zu finden sein.

In een land, omgeven door water is de interesse van de bewoners ook naar het water gericht. Zo ook binnen de FREMO. Veel Nederlandse modules

hebben een watergebonden thema als een brug met een sloot, een kade of een haven. Al lang werd met veel interesse gekeken naar de ontwikkelingen bij de FREMOhafen-groep die grote en kleine industrieën samsmeedt tot een geheel waarin het goederenverkeer een hoofdrol speelt.

In het midden van 2008 is het plan opgevat om tijdens het 20-jarig jubileumtreffen van FREMO-Nederland in Zuidbroek een eigen inbreng op te zetten met als thema een Nederlands georiënteerde variant op het Nordhafen concept van de FREMOhafen-groep. Het plan dat nu besproken wordt is het “Westhaven-project” gedoopt.

Een bouwsessie voor modules

Ondertussen planden of bouwden een aantal leden al modules die een industrieel of haventhema hadden. Maar om een goede start en een goed optreden in 2010 te verzekeren is een groot aantal modules nodig. Hiervoor is een bouwsessie georganiseerd, waarin 41 modules inclusief poten zijn gebouwd. Kant en klaar gezaagd hout werd tijdens deze bijeenkomst tot modules samengesteld. Zie de foto voor een overzicht van deze bouwsessie (Afbeelding 1).

Een deel van de modules zijn generieke vrije baan modules, een ander deel zijn echter rangeerstations en industrieaansluitingen zodat een gevarieerd geheel ontstaat, wat een interessant bedrijf zal opleveren. Met deze bakken is elk lid daarna afzonderlijk aan de slag gegaan.

Het bedrijf in de Westhaven

In tegenstelling tot de situatie bij onze oosterburen bestaan in Nederland geen privé-spoorwegen die een groot industriegebied bedienen. Wel hebben enkele industrieën zelf een rangeerlok, maar buiten de poort

wordt al het verkeer door de Nederlandse Spoorwegen geregeld. Dit betekent, dat op gezette tijden een goederentrein door een grote diesellok als een 2200 of een 2400 wordt aangeleverd aan het rangeerterrein dat voor de Westhaven beschikbaar is. Dit is in werkelijkheid een schaduwstation dat voor de gelegenheid van een aftakking is voorzien “Winterswijk Aansluiting” naar de Westhaven. Eenmaal in het rangeerstation aangekomen worden vanuit de goederentreinen konvoien samengesteld voor segmenten van de Westhaven. Elk segment bestaat uit een aantal raccordermenten en/of aansluitingen. Een dergelijk konvooi vertrekt dan met een Sik (Lokserie 200/300) of een Hippel (Lokserie 500/600) de Westhaven in. Bij terugkeer van de konvoien uit de Westhaven worden de goederentreinen naar de rest van het arrangement samengesteld.

Tijdens een dienstregeling bestaat de bemanning van de Westhaven uit een rangeerleider en een wagenmeester in het schaduwstation en enkele bemanningen in de konvooidienst, die de Siks, Hippels en grote locs bemannen. De communicatie onderling vindt net als bij het voorbeeld in de 50-er en 60-er jaren plaats via vaste telefoons langs de vrije baan. Bij gecompliceerde diensten bestaat de rangeerploeg uit een machinist en een rangeerder. De rangeerder bepaalt de bewegingen. Om meerdere rangeerdelen tegelijkertijd op het arrangement te kunnen laten rijden wordt het geheel in blokken ingedeeld.

Blokken en de treinenloop

Om de treinenloop op het arrangement van de industrieaansluitingen te regelen wordt gebruik gemaakt van een baanvakinstructie. Hierin is geregeld, dat trein/rangeerbewegingen alleen na goedkeuring van een baanvakleider kunnen worden uitgevoerd. Dit concept werd bij de Nederlandse Spoorwegen aangeduid als het Centraal Telecom Blokstelsel (CTB).

Per telefoon worden veiligheidstreinberichten tussen de baanvakleider en de machinist uitgewisseld volgens een vastgelegde gespreksprocedure.

Hiertoe is het Westhaven arrangement in blokken opgedeeld. De blokken zijn gemarkeerd door blokborden aan elk einde van een blok. Onder het bord bevindt zich een markering om aan te geven welk blok dit betreft. Zie hiervoor het voorbeeld; "A" is de naam van het blok en "n" geeft aan de noordzijde van het blok. Om deze regeling te gebruiken op het arrangement dient elk rangeergebied/raccordement te beschikken over even zoveel blokborden als er doorgaande spooraansluitingen zijn. Dus 2 voor een raccordement zonder aftakking en 3 voor eentje met 1 aftakking enz (Afbeelding 2 en 3).

Op elk raccordement c.q. blok is een telefoon aanwezig waarmee de baanvakleider gebeld kan worden voor het vragen van toestemming voor het verplaatsen van rangeerdelen naar andere blokken of het vrijmelden van blokken.

De baanvakleider heeft een magnetisch bord waarop de locaties van alle rangeerdelen wordt bijgehouden. Zo kan hij het overzicht behouden welke rangeerdelen waar zijn en welke blokken bezet zijn. Het schema bevat vakken met twee velden. Het bovenste veld bevat een naam van een station of raccordement. Het veld er onder is groot genoeg om een aantal magneetstrips te bevatten met daarop het nummer van een dienst of een locomotief. Op zich is dit nog niet overzichtelijk, maar tijdens een bijeenkomst worden de velden conform de opzet van het arrangement met lijnen verbonden.

Zo heeft de baanvakleider altijd een schematisch beeld van het arrangement tijdens een sessie. Zodra personeel zich telefonisch meldt bij de baanvakleider, kan de locatie van een lok worden aangepast aan de actuele situatie.

Beeldinstructie

Een beeldinstructie beschrijft waar en hoe de treinenloop moet worden uitgevoerd op een baanvak. Hierin zijn de sporen opgenomen en de locaties van de spoorwegovergangen. Ook is beschreven welke borden op te volgen zijn en hoe de spoorwegovergangen moeten worden beveiligd (Afbeelding 4).

Deze instructie wordt zowel voor de heen- als de terugweg op een baanvak beschreven. De machinist van een konvooi ontvangt bij aanvang dienst alle relevante beeldinstructies samen met zijn treinpapieren.

Beschrijving van de raccordementen

Hieronder kun je de beschrijving van een aantal van de te bouwen raccordementen vinden. Alle modulebakken zijn al gebouwd en vele hebben al rails, bedrading en wisselaandrijvingen. Het doel is om al deze raccordementen en de vrije baanmodules (die hier niet worden besproken) voor Zuidbroek 2010 inzetbaar te hebben en een (deel)arrangement in het grote geheel van de H0-groepen te hebben waarop gereden kan worden.

Slachterij SLAKO

Slachterij SLAKO is een spooraansluiting aan de vrije baan in het industriegebied. Het doorgaande spoor loopt via een aftakking weg van de slachterij. Als exportslachterij heeft men een levendige handel in vee, vlees en vleesproducten, inclusief het slachtafval, bestaande uit beenderen voor een lijmfabriek, huid voor een leerlooierij en dierlijk vet voor een voedermiddelenfabriek. De overige goederenstromen verlopen via autovervoer.

Distelhaven

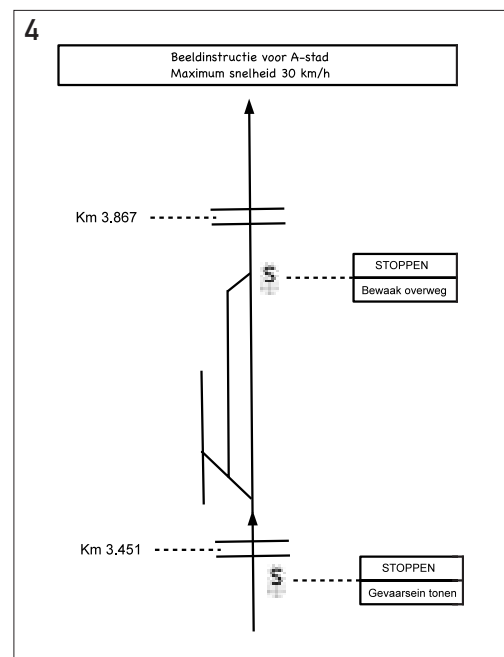
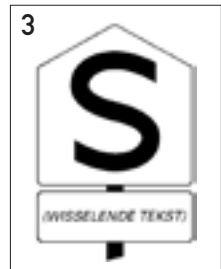
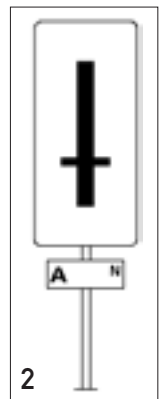
Het sporenplan van "Distelhaven" is gebaseerd op het voormalige raccordement "Distelweg" gelegen aan de noordzijde van het Amsterdamse IJ dat middels een spoorpont werd ver-

bonden met het spoorweginet via het rangeerterrein De Rietlanden.

Om niet alleen en geïsoleerd eilandbedrijf na te bootsen kunnen de fabriekssporen aan de Distelweg en de Asterweg gekoppeld worden aan andere modules.

Belangrijkste industrieën gelegen aan de Distelweg waren de Nederlandse Plantenboterfabriek, de Hollandse Beton Maatschappij en Electrozuur. Belangrijkste industrieën gelegen aan de Asterweg waren de British American Tobacco Company, de Noord-Amsterdamse Machinefabriek het IJ en de fabricage van industriële verpakkingen van Van Leer.

Op de kade vindt directe overslag van bulk- en stukgoed plaats van uit kustvaarders en binnenschepen naar het spoor- en wegvervoer.



Naam: Slachterij SLAKO		Eigenaar: Ton Koot	Tijdperk:	III/I
Sporenplan				
Goederenverkeer				
Laadpunt	Ontvangst	Verzending	Wagentype	Wagens per week
1	Veeontvangst	Slachtvee	He, G	6
2	Energiecentrale	Olie	Z	1
3	Koelhuis	Varkenshelften	Ic	6
		Vleesproducten	Ib	6
1	Slachtafval	Beenderen	T	2
		Huid	Gk	1
1	Vetafvoer	Dierlijk Vet	Za	1

Tekeningen:
Dirkjan Kaper

Op de straatsporen aanvoer van blokken natuursteen uit Frankrijk voor Hessels Natuursteen en aanvoer van kolen, petroleum, benzine en stookolie voor de lokale brandstofhandelaren.

Via de spoorpont vindt afvoer van munitie plaats voor overslag op het open IJ in schepen van de KNSM. Hierbij werd de veerpont in de haven gelost om bij explosie van de munitie geen gevaar voor de omgeving te zijn.

Gooierhaven

Het raccordement Gooierhaven heeft een rangeerfunctie voor meerdere sporaansluitingen. De losweg wordt

Naam: Distelhaven		Eigenaar: Jaap Veldhuis		Tijdperk: III	
Sporenplan					
Goederenverkeer					
Laadpunt	Ontvangst	Verzending	Wagentype	Wagens per week	
1	Losweg, kolenhandelaren	Kolen	E	12	
		Briketten	E	4	
		Petroleum	Z, E (vaten)	1	
		Benzine	Z	2	
		Gasolie	Z	2	
		Huisbrandolie	G(bussen)	2	
2	Hollandse Beton Maatschappij	Betonijzer	R, K	10	
		Brugdelen	R	5	
3	Electrozuur	Technische gassen	Lg, Zs, Zgs	20	
3	British American Tobacco Company	-	Tabaksproducten	10	
3	Noord Amsterdamse Machinefabriek	Staalproducten	Staalproducten	5	
4	Losweg, Hessels Natuursteen	Natuursteen		3	
5	Nederlandse Plantenboterfabriek	Plantaardige Olie		Z, Za	
			Plantenboter	Gs	3
6	Spoorpont, Eurometaal Artillerie Inrichtingen		Munitie	G	
					3

Naam: Gooierhaven		Eigenaar: Jan Stigter		Tijdperk: IV	
Sporenplan					
Goederenverkeer					
Laadpunt	Ontvangst	Verzending	Wagentype	Wagens p/wk	
Losweg	BAM	Bouwmaterialen, machines	Kb, Fc, Rs	8	
		Bitutex	Bitumen	Za	5
F	Staaloverslag Gooierhaven	Staalproducten, coils, brammen	Staalproducten, coils, brammen	15	
G	Lohuis	Steen, kolen	Fc, E	12	
D, E	ntb				

bitumen. Nabij de overslag is Bitutex gevestigd, een bedrijf dat gemodificeerde bitumen en bitumenemulsies produceert, voornamelijk voor de wegenbouw. Aan de noordzijde van de havenspoorlijn takken twee sporen af richting twee havenpiers. De oostelijke aftakking splitst zich direct na de aftakking in twee sporen naar een bedrijf gespecialiseerd in staaloverslag. De Staaloverslag Gooierhaven (SOG) wordt gebruikt voor zowel halffabrikaten (coils, brammen e.d.) als producten, zoals profielen en buizen. Voor de overslag beschikt het bedrijf over een grote brugkraan, die ver over het water reikt. De tweede pier wordt gebruikt door de (relatief kleine) bulkoverslag van de firma Lohuis. Hier vindt vooral overslag van steenslag vanuit het schip naar trein en auto plaats. Incidenteel worden kolen gelost. Slechts zelden vindt overslag van trein naar schip plaats.

Melkfabriek Freia

Bij het grote voorbeeld bestond vroeger een melkfabriek genaamd Freia. Het gebouw daarvan is nu nog te bewonderen in het openluchtmuseum

onder meer regelmatig gebruikt voor het in de nabijheid gevestigde grote bouw- en wegenbouwbedrijf BAM voor het laden en lossen van grondstoffen, bouwmaterialen en machines. Zuidelijk van de losweg ligt nog een spoor waaraan twee kleine bedrijven zijn gevestigd. Vanaf het spoor langs de losweg steekt in oostelijke richting nog een spoor terug naar een kleine tankoverslag. Deze tankoverslag wordt voornamelijk gebruikt voor

Naam: Freia/VAM		Eigenaar: Paul Hartman		Tijdperk: III		
Sporenplan						
Goederenverkeer						
Laadpunt	Ontvangst	Verzending	Wagentype	Wagens per week		
1	VAM	Huisvuil	Takki (VAM)	30		
		Kolen	E	5		
2	Melkfabriek Freia, Stookhuis	As	Tk	0,5		
		Flessen	Gb	3		
3	Expeditie Freia	Kisten	Gb	2		
			Boter	I	5	
			Melk	I	2	
			Kaas	I	5	



Naam: Trawlerkade		Eigenaar: Wim Drijver		Tijdperk: III	
Sporenplan					
Goederenverkeer					
Laadpunt		Ontvangst	Verzending	Wagentype	Wagens per week
1	Kloosterboer Proviandering	Proviand (Aardappelen, groente fruit etc)		G, Gh	6
2	Interfish		Visconserven	Id	12
3	Ijmuiden Stores	Staalkabel, netten, touw, scheepsbenodigdheid en		E/G	5
3	Van Gelder Olie	Bunkerolie		Za	3
		Smeermiddelen		G	4

in Arnhem. Hoewel bij het voorbeeld de fabriek geen spooraansluiting had, is dit in de Westhaven natuurlijk wel het geval. Het stookhuis en de expeditie zijn elk met een spoor aangesloten. Het stookhuis ontvangt kolen voor de energie en verstuurt soms ook as. De Expeditie ontvangt lege flessen en kisten en verstuurt (veelal met privéwagens) boter, kaas en melk. De melk wordt vanuit de omgeving via de weg aangevoerd.

Daarnaast bevindt zich op de module een regionale vestiging van de VAM (Vuil Afvoer Maatschappij) die de lokale aanvoer van huisvuil bundelt en met privéwagens naar de hoofdvestiging in Wijster (Drenthe) afvoert. In Wijster wordt hiervan compost gemaakt.

Trawlerkade

Trawlerkade is een kade gelegen in IJmuiden tegenover de vissershaven. Hier zijn enkele visverwerkingsbedrij-



Trawlerkade

Foto:
Wim Drijver

ven gevestigd. Aan deze kade worden de vissersschepen bevoorrad en klein onderhoud kan hier ook worden uitgevoerd. Hiervoor worden zaken als stookolie, vetten en visgerei als staalkabels en netten aangevoerd. Ook worden visconserven zoals sardientjes, haring en rolmopsen afgevoerd.

Bovendien functioneert dit racordement als tussengerstation,

inclusief een weegbrug waar wagens kunnen worden gewogen na belading.

Stanswerk BV

De firma Stanswerk BV bezit een grote aansluiting voor haar vestiging. Het bedrijf is een dochteronderneming van Stanzwerk AG uit Lockweiler (Saarland). Het bedrijf maakt stansonderdelen voor voornamelijk de automobiellindustrie, zoals carrosseriedelen en versterkingsprofielen. Ook worden onderdelen samengesteld tot halffabrikaten.

Naam: Stanswerk BV		Eigenaar: Frank Steenblock		Tijdperk: IV	
Sporenplan					
Goederenverkeer					
Laadpunt		Ontvangst	Verzending	Wagentype	Wagens per week
Schroot			Schroot	E/Ea	10
Goederenontvangst		Rollen plaatstaal		Sah/Ti	6
Expeditie			Stansdelen	Hbi	24

Fauststraat

Fauststraat is een rangeergebied met een aantal aansluitingen. Deze zijn voor de tweede wereldoorlog ontstaan en in de vijftiger jaren is het gehele gebied vernieuwd. Hierbij zijn sommige panden blijven staan en nieuwe gebouwen neergezet. Er bevindt zich een aftakking naar meer industrieën op het arrangement. De losweg wordt intensief gebruikt door een aantal ondernemingen. Ook een overslagveem dat achter de losweg is gelegen gebruikt de sporen van de losweg. Een LPG handel ontvangt dagelijks tankwagens. Tegenover de losweg bevinden zich een koelhuis en een bouwhandel. Beiden maken intensief gebruik van het spoor voor aanvoer van goederen

Dirkjan Kaper

Naam: Fauststraat		Eigenaar: Dirkjan Kaper		Tijdperk: IV, 1976	
Sporenplan					
Goederenverkeer					
Laadpunt		Ontvangst	Verzending	Wagentype	Wagens per week
Losweg	Gietrij Buisman	Gietijzer		Ti	2
		Vormzand		Td/BT	3
			Gietdelen	BT/Gm	4
	Bakkerij van Vliet	Meel		BT	2
			Koek en brood	G/Hb	4
	Voederfabriek	Granen		Td	2
		Melasse		Z	1
			Veevoeder	G	3
LPG	Bouwhandel	LPG		Zag	6
		Hout		R/Kb	1
		Stenen		R	1
		Betonmix		G	0,5
	Koelhuis de Toekomst	Fruit/Vlees/Diepvriesgoed		I/Gh	12
	Overslagveem	Diversen		G/Hb	16