

# Treudelburg

## FREMO-betriebliche Hinweise

Die Übergangsprofile entsprechen dem Profil 2D99. Im Bahnhof zweigt eine eingleisige Strecke ab. Hier ist zwar derzeit kein B-88 Profil vorhanden, jedoch lassen sich B-88 Module anschließen. (Außerdem schließt im Bahnhof eine Industriebahn an.) Dort gibt es Übergangsprofile der Bauform 2I91, sodaß hier weitere Module eingebaut werden könnten.

**Der Bahnhof befindet sich im Bau. Er ist betriebsfähig, alle Gleise liegen, jedoch ist er noch nicht komplett durchgestaltet. Ein- und Ausfahrtsignale sind vorhanden. Die Gleise sind geschottert, Hochbauten sind teilweise vorhanden.**

## Betriebsszenarien

Die von der Gleisentwicklung her relativ separat gehaltenen Gleise der Nebenbahn ermöglichen verschiedene Szenarien der betrieblichen Nutzung des Bahnhofs.

### Szenario 1

Die Nebenstrecke ist eine von der Deutschen Bundesbahn betriebene Nebenbahn.

### Szenario 2

Die Nebenstrecke ist eine kleine private NE-Bahn, die nur relativ wenige Bahnhöfe hat. Nur der Treibwagenschuppen wird als Lokschuppen der NE-Bahn genutzt. Der große Lokschuppen ist ein DB Schuppen. Die drei Personenwagenabstellgleise dienen der NE-Bahn zum Abstellen ihres Fuhrparks.

### Szenario 3

Die Nebenstrecke ist eine relativ große NE-Bahn. Sie nutzt den großen Lokschuppen und den Treibwagenschuppen.

Wird die Nebenbahn als private Strecke betrieben, so sollten die Personenzüge der Nebenbahn die Gleise 10 + 11 nutzen, für die Übergabe der Güterwagen wird Gleis 1 genutzt.

Die Bedienung erfolgt durch zwei Stellwerke Twf und To (Gleisbildstellpulte, die auch eine einfache Fahrstraßenschaltung mit Start-Ziel-Tasten ermöglichen). Das westliche Stellwerk Twf beherbergt den Fahrdienstleiter. Im tatsächlichen Fremo-Betrieb sind beide Fahrdienstleiter gleichberechtigt.

Außerdem sind zwei bis drei Rangierloks im Bf im Einsatz.

Eine Kö(f) die in erster Linie die Ortsgüteranlage und die dortigen Anschließer bedient. Außerdem kann Sie zum Rangieren von Post- und Expreßgutwagen, sowie Personenzuggarnituren eingesetzt werden.

Außerdem gibt eine oder zwei weitere Rangierlok (z.B.V60), die im Güterbereich rangieren, die Ng's unterstützen, Wagen vorsortieren und die Übergaben an die Nebenbahn vorbereiten.

Dadurch ergibt ein Personalbedarf von 5 Personalen. (1 Fahrdienstleiter, 1 Stellwerker und 1 Rangierleiter und 2 Rangierlokführer), mindestens jedoch 3 Personale (1 Fahrdienstleiter, 2 Rangierpersonale).

## **Was man in Treudelburg im derzeitigen Ausbauzustand anstellen kann:**

### **Güterverkehr:**

- Behandlung der Güterwagen für die der eigenen Anschließer und die Ortsgüteranlage
- Behandlung und Sortierung der Güterwagen für eine abzweigende Nebenbahn mit 3-4 Bahnhöfen
- Behandlung der Güterzüge, die die vorgenannten Wagen bringen / abfahren
- Übergang von kompletten Zügen von der Hauptbahn auf die Nebenbahn, ggfs. mit Umspannen auf andere Lokomotiven
- Bespannung von Güterzügen oder Gruppen aus Güterzügen die auf **eine** an anderer Stelle von der Hauptbahn abzweigende Strecke übergehen
- KEINE GÜTERZUGBILDUNG FÜR ANDERE ALS DIE IN TREUDELBURG ABZWEIGENDE NEBENSTRECKE
- KEINE WAGENSORTIERUNG FÜR ANDERE ALS DIE IN TREUDELBURG ABZWEIGENDE NEBENSTRECKE

### **Stückgutverkehr**

- Empfang von 3 bis 5 Stückgutortswagen / Versand dieser 3-5 Wagen als Umladewagen
- Empfang von 1 Eilstückgutwagen / Versand dieses Wagens als Eilstückgutumladewagen
- ggfs. könnten die Stückgutortswagen/-kurswagen für die Nebenstrecke am Treudelburger Schuppen beladen werden und von dort z.B. mit PmG's auf die Nebenbahn geschickt werden

### **Expreßgutverkehr**

- Behandlung von Expreßgut am Bahnsteig
- Führung von Expreßgut im Gepäckwagen oder Packwagen der Nebenstrecke
- Abfertigung von Expreßgut am Gleis 1a

### **Postverkehr**

- Abfertigung von Postwagen am Postgleis (1b)
- Beladung von Postwagen für die Nebenbahn am Postgleis (1b)
- Behandlung von Post am Bahnsteig

### **Personenverkehr**

- Abfertigung durchgehender Züge auf den Gleisen 1-3 (D-Züge, Eilzüge, Personenzüge)
- Abfertigung der Züge der Nebenbahn auf den Gleisen 1 + 10
- Übergang von Zügen aus der Hauptbahn auf die Nebenbahn
- Abstellen von bis zu drei Wagengarnituren

## **Bahnbetriebswerk Treudelburg**

Das Bahnbetriebswerk verfügt über alle zur Behandlung von Dampflokomotiven notwendigen Einrichtungen. Diese umfassen eine Bekohlungsanlage mit einem elektrisch betriebenen Bekohlungskran, sowie einen handbetriebenen Hilfskran, einen 6-ständigen Lokscharren und drei Freistände die über eine 16m Drehscheibe erreicht werden kann, sowie Entschlackungs- und Besandungsmöglichkeiten.

Außerdem besteht die Möglichkeit zur Betankung von Diesellokomotiven und Triebwagen.

- Beheimatung von Lokomotiven für den Nebenbahndienst und den Ng-/Übergabedienst auf der Hauptstrecke und den Rangierdienst (16 m - Drehscheibe !!!)  
z.B. 55.25, 56.20, 57.10, 64, 74.4, 78.0, 82, 86, 91.3, 93.5, 94.5,  
V 60, V, 65, V 100

Sollen Züge in Treudelburg beginnen oder enden und die Lokomotiven aus dem/ins Bw gehen, so sind entsprechende Rüst-/Abrüstzeiten für die Lokomotiven vorzusehen. Gleiches gilt für Personenzuggarnituren, die in Treudelburg abgestellt werden / beginnen.

**ACHTUNG: Die Baureihe 38.10 und 50 und ähnlich große Maschinen können nicht gewendet werden !!!**

## Gleisbeschreibung

- Gleis 1** (NL 280 cm +x cm [Gleis noch nicht neu vermessen]) ist das Hausbahnsteiggleis.  
Vom Gleis 1 kann sowohl auf die Hauptstrecke in beide Richtungen, als auch auf die Nebenbahn ausgefahren werden.  
Dieses Gleis dient außerdem als Zuführungsgleis zur Ortsgüteranlage und als Übergabegleis von und zur Nebenbahn und zur Ottensener Industriebahn.  
Güterzüge, die auf die Nebenbahn übergehen, müssen auf Gleis 1 bereitgestellt werden und von dort ausfahren.
- Gleis 1a** ist das Gleis der alten Stückgutabfertigung.  
Es wird heute für verschiedene Zwecke genutzt, z.B. zum Abstellen von Bauzugwagen, zum Be- und Entladen von Expressgutwagen, o.ä.
- Gleis 1b** ist das Postladegleis.  
Es ist beidseitig angeschlossen, sodaß z.B. die Zugloks von Nebenbahnpersonenzügen in Treudelburg beladene Postwagen direkt aufnehmen können und sich damit vor den Zug setzen können.
- Gleis 2 + 3** (NL ca. 460 cm) sind die beiden durchgehenden Hauptgleise. Auf Ihnen sind jeweils richtungsgebundene Durchfahrten möglich. Zwischen den beiden Gleisen befindet sich ein Inselbahnsteig. Eine Ausfahrt aus diesen Gleisen in die Nebenbahn ist nicht möglich.
- Gleis 3a** (NL ca. 30 cm) dient zum kurzzeitigen Abstellen von Kurswagen, Postwagen, Expressgut oder Eilgutwagen, die von der Hauptstrecke auf die Nebenstrecke übergehen oder umgekehrt.
- Gleis 3b** (NL ca. 90 cm) ist ein kurzes Bahnsteiggleis mit Seitenbahnsteig. Auf ihm können in Treudelburg endende oder beginnende kurze Personenzüge oder Triebwagen in Richtung „Osten“ abgefertigt werden  
Außerdem kann es zum kurzzeitigen Abstellen von Kurswagen, Postwagen, Expressgut oder Eilgutwagen genutzt werden.
- Gleis 4-7** (NL ca. 470 cm) und Gleis 7 (NL 280 cm) dienen dem Güterverkehr. Aus Ihnen sind Ausfahrten in beide Richtungen möglich. Hier können Güterzüge überholt werden und die Ng's behandelt werden. In Verlängerung des Gleises 4 befinden sich jeweils in Ost und Westrichtung Ausziehgleise. Aus dem Ziehgleis in Westrichtung können Rangierfahrten auf die Gleise 1 bis 11 erfolgen und somit auch die Rangierfahrten für die Industriebahn und die Übergaben zur Nebenbahn und zur Ortsgüteranlage. Vom östlichen Ziehgleis können nur die Gleise 4 - 9 erreicht werden.  
Die Gleise 4 + 5 sollten vornehmlich den ein- und ausfahrenden Güterzügen dienen, die Gleise 6 + 7 als Sammelgleise für in Richtung Ost und West abgehende Wagen.
- Gleise 8 + 9** Gleise 8 + 9 (NL 110 cm) sind für lokale Rangierbewegungen vorgesehen. Hier kann in die Abstellgleise 91 - 93 und 81 - 85 rangiert werden. Außerdem wird von hier der Anschluß des Shell-Tanklagers Treudelburg erreicht.

- Gleis 8a** wird zum Abstellen von Pwg genutzt. Dazu ist es beidseitig durch Gleissperren gesichert. Um das AGL der Shell zu bedienen müssen die Pwg umrangiert werden. Da die Bedienung aber nur ein bis zweimal täglich stattfindet, ist dies betrieblich zu vertreten.
- Gleise 10+ 11** Gleis 10 (NL 95 cm) und Gleis 11 (NL 85 cm) sind die Personenzuggleise für die Nebenbahn. Gleis 10 teilt sich auf seiner Länge einen Bahnsteig mit dem Gleis 1. Am Gleis 11 befindet sich ein Behelfsbahnsteig. Die beiden Gleise laufen in einem Umsetzgleis zusammen, damit lokbespannte Züge umsetzen können. Von Gleis 11 gibt es eine Zufahrt zum Bw. Von diesen beiden Gleisen kann sowohl auf die Haupt- als auch auf die Nebenstrecke ausgefahren werden. Jedoch ist die Nutzlänge eingeschränkt. Sie sollten in erster Linie von kurzen Nebenbahnzügen und Triebwagen genutzt werden.
- Gleise 81-85** (NL ca. 100 cm) sind Abstell- und Rangiergleise, auf denen die eingehenden Wagen nach Ladestellen sortiert, Leerwagen vorgehalten oder ausgehende Wagen abgestellt werden können. Sie eignen sich auf Grund Ihrer Anbindung insbesondere zum Sortieren von auf die Nebenstrecke übergehenden Wagen.
- Gleise 91-93** Gleis 91 - 93 (NL je 110 cm) sind Abstell- und Rangiergleise, auf denen die eingehenden Wagen nach Ladestellen sortiert, Leerwagen vorgehalten oder ausgehende Wagen abgestellt werden können.
- Gleise 101-103** dienen dem Abstellen von Reisezugwagen. Die Gleise sind aus Gleis 1, 10 und 11 direkt zu erreichen.
- Gleise 104-105** sind die Schuppengleise des Triebwagenschuppens. Alternativ könnten dieser Schuppen auch durch eine Privatbahn genutzt werden.
- Bw** Der Lokschuppen verfügt über 6 Stände und 3 Freistände. Außerdem gibt ein Gleis auf dem die Kohlenwagen und Schlackenwagen zugestellt werden. Das Bw beherbergt die auf der Nebenstrecke und die im Nahgüterzugdienst auf der Hauptstrecke eingesetzten Lokomotiven, sowie die örtlichen Rangierloks.

## **Anschließer**

- Ortsgüteranlage** Die Ortsgüteranlage verfügt außerdem über zwei Freiladegleise, sowie eine Kopframpe an denen ein reger Güterumschlag stattfindet. An einem weiteren Ladegleis befinden sich zwei vermietete Lagerplätze. Ein Lagerplatz ist an die Firma Woltemath vermietet. Diese Firma handelt mit Brennstoffen aller Art, Kohle, Koks, Briketts, Heizöl, Brenntorf usw. Den anderen Lagerplatz hat die Firma Möller & Förster gemietet, die mit Baustoffen und Holz handelt.
- Güterschuppen** Für den Stückgutverkehr gibt es einen großen Güterschuppen mit Verwaltungsgebäude. Treudelburg hat ein erhebliches Stückgut-Frachtaufkommen, sodaß täglich mind. 3 planmäßige Stückgutortswagen und ein Eilstückgutwagen verkehren. Zwei der Stückgutortswagen können auch auf durch einen Doppelwagen (ex Leig) ersetzt werden.
- Anschlußgleise Shell-Tanklager (NL 2x 130cm)**  
Das Shell-Tanklager dient als Umschlagplatz von Binnenschiffen auf Landtransportmittel. Es verfügt über zwei Anschlußgleise auf denen Kesselwagen beladen werden können. Diese Kesselwagen werden zu regionalen Heizölhändlern befördert, von wo aus das Heizöl an Endverbraucher geliefert wird.

Um von der Schiffbarkeit (z.B. bei Niedrigwasser oder Eisgang) unabhängig zu sein, gibt es auch die Möglichkeit Kesselwagen zu entladen.

#### **Anschlußgleis Deutsche Nealco GmbH**

Das Unternehmen ist eine Tochtergesellschaft der New England Alcohol Co. aus Everett, Massachusetts. Es befasst sich mit der Herstellung von Ethylalcohol (Ethanol).

Die Fabrikationsanlage befindet sich auf der Nordseite des Bahnhofs unmittelbar neben der Ortsgüteranlage. Dazu wird Ethylen angeliefert das dann in einem kontinuierlichen, katalytischem Prozeß zu Ethanol oxidiert wird. erpackt. Im Wareneingang befinden sich neben Ethylen, verschiedene Leerbehältnisse (Fässer, Kanister und Kleingebinde) in die das Ethanol abgefüllt wird. Der Versand erfolgt in gedeckten Wagen sowie in gesellschaftseigenen Kesselwagen.

### **Frachtaufkommen**

Ich habe schon mehrfach Versuche unternommen, das Frachtaufkommen genauer zu definieren. Dies gestaltet sich jedoch schwierig und ich bin zu keinem wirklichen Schluss gekommen. Ich schätze das Aufkommen auf ca. 15-20 Wagen tgl., ohne Ottensen.

Auf Grund der relativen Größe der Betriebsstelle, ist es aber zum Glück nicht so leicht den Bahnhof zu überfordern, da es möglich Wagen die an einzelnen Ladestelle nicht bereitgestellt werden können, an anderer Stelle „zwischen zulagern“.

Außerdem sollten ein täglicher Ganzzug ins Tanklager vorgesehen werden, der dann vorzugsweise über Nacht entladen wird.

# Die Ottensener Industriebahn hat ihren Betrieb vorübergehend eingestellt !!!

## Ottensener Industriebahn

Betriebsführung: Eisenbahn AG Altona-Kaltenkirchen-Neumünster

Derzeit werden wohl regelmäßig Module mit den folgenden Anschließern angebaut:

Anschlußgleise    **Städtischer Obst- und Gemüsegroßmarkt**  
                         **Edeka-Zentrale Ottensen**  
                         **Städtischer Schlachthof mit Versandkühlhaus**  
                         **Kohlengroßhandlung Glückauf**  
                         **Bierverlag Strelow & Co.**

### Städtischer Obst & Gemüsegroßmarkt Ottensen

Der Städtische Obst & Gemüsegroßmarkt ist der zentrale Umschlagplatz für frisches Obst und Gemüse für die Städte Treudelburg + Ottensen und die angrenzenden Gebiete.

Die Waren werden in den Erzeugergebieten direkt in geschlossene Wagen, Kühlwagen oder Spezialwagen für Obst und Gemüse verladen. Die Wagen werden dann mit Eilgüterzügen befördert. Die Herkunftsorte der Waren liegen in ganz Europa verstreut, daher stehen im 80 m langen Anschlußgleis häufig ausländische Güterwagen und Spezialwagen für den Transport von Obst und Gemüse.

Die Marktzeiten sind von 5.00 h bis 8.00 h morgens, sodaß die Zustellung der Wagen bis spätestens 5.00 h erfolgen sollte, damit die Bahn dieses einträgliche Geschäft nicht an die Konkurrenz von der Straße verliert. Die Waren werden nach dem Eintreffen von den jeweiligen Großhändlern entladen und in die nach dem zweiten Weltkrieg neu errichtete Halle gebracht. Der Großteil der Waren wird am selben Tag verkauft und von den Einzelhändlern an den Rampen in ihre Lieferwagen verladen und dann zu ihren Geschäften gefahren. Größere Partien werden zum Teil auch direkt vom Güterwagen in Lkw umgeladen.

Für nicht sofort verkaufte Partien haben einige Großhändler Kühlräume in der Großmarkthalle errichtet in der kleinere Mengen zwischengelagert werden können.

Sehr wichtig ist die rechtzeitige Zustellung der, mit den De (Durchgangseilgüterzügen) angekommenen, Wagen aus dem nächstgelegenen Rangierbahnhof (Schattenbahnhof) zum Bf Ottensen Nord. Dies erfolgt sinnvoller Weise durch einen Ne (Naheilgüterzug) direkt nach Ottensen Nord oder zum nächstgelegenen Bahnhof, von dem aus dann eine Übergabe gefahren wird.

Empfang:        tgl. 7-14 Wg. Eilgut     in G-, T- und Spezialwagen

Versand:        leere Wagen zurück in die Ursprungsländer und zu den Heimatbahnhöfen,  
                         sofern keine EUROP-Pool-Wagen verwendet wurden

### Bierverlag Strelow & Co.

Der Bierverlag Strelow & Co. ist eine alteingesessene Firma, die schon seit mehr als 25 Jahren hauptsächlich süddeutsche Biere in der Region vertreibt. Seit einiger Zeit wird auch eine Flaschenabfüllanlage betrieben. Die Bierwagen werden in der Regel in Eilgüterzügen befördert und meist mit den Wagen für den Großmarkt zugestellt.

Empfang:        2-3 Wg. Pro Woche Bierwagen (Eilgut)

Versand:        Rückversand der leeren bzw. mit Leergut beladenen Bierwagen

### Städtischer Schlachthof Ottensen GmbH

Zur Versorgung der Bevölkerung hat die Stadt Ottensen Ende des letzten Jahrhunderts einen zentralen Schlachthof bauen lassen. Er sollte in erster Linie der Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Frischfleisch dienen und die z.T. unhaltbaren hygienischen Verhältnisse in den

vielen Schlachtereien im Stadtgebiet beenden. Im Laufe der Jahre gewann der Schlachthof überregionale Bedeutung und es wurde Frischfleisch und später dann tiefgefrorenes Fleisch versandt. Mitte der 50er Jahre wurde ein modernes Kühlhaus errichtet. Heute wird Fleisch vor allem ins Ruhrgebiet versandt, aber auch das Exportgeschäft, vor allem in die Länder des Ostblocks, gewinnt zusehends an Bedeutung. Im Jahre 1908 wurde dem Schlachthof eine Wurstfabrik angegliedert.

Empfang:	tgl. 10 - 15 Wg.	Vieh in G- und V-Wagen (Eilgut)
	wö. 2 - 3 Wg.	Stroh auf R-Wagen
	wö. 2 - 3 Wg.	Kohle für Heizzwecke in O-Wagen
Versand:	wö. 10 - 12 Wg.	Frischfleisch in T-Wagen (Eilgut)

#### **Kohlengroßhandlung Glückauf GmbH**

Die Kohlengroßhandlung Glückauf GmbH ist die ehemalige Niederlassung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats in Ottensen. Bei Ihr kaufen viele kleinere örtliche Kohlenhändler Ihre Kohle ein, um Sie dann an die Haushalte zu liefern. Außerdem werden kleinere Gewerbebetriebe direkt beliefert. Seit einiger Zeit handelt die Firma auch mit Heizöl und hat hierzu Hochtanks in einer nicht mehr genutzten Bunkertasche errichtet.

Empfang:	wö. 20 - 30 Wg.	Kohle in O-Wagen, keine Ot
	wö. 4 - 6 Wg.	Heizöl in Kesselwagen
Versand:	kein Versand	