

DR

DR-Regionaltreffen Sachsen Epoche III in Hartmannsdorf vom
06. bis 09. April 2017

Im „Sächsischen Dreieck“ um 1965



Foto: Karl-Friedrich-Seitz, Schorndorf, Quelle DSO

1. Vorbildsituation

In den 60er Jahren schreitet die Elektrifizierung des sogenannten „Sächsischen Dreiecks“ voran. Der 3. Fünfjahrplan von 1961 bis 1965 sah ursprünglich bereits die gesamte Elektrifizierung der Strecken Leipzig - Altenburg -Reichenbach, Leipzig - Dresden und Dresden - Karl-Marx-Stadt - Zwickau vor. Der „real existierende Sozialismus“ überholte diese Planungen jedoch. Zum Sommerfahrplan 1963 ging die Strecke über Altenburg - Bogendreieck Werdau- Zwickau nach Zwickau sowie zum Winterfahrplan 1963 nach Reichenbach/Vogtl. in Betrieb. 1965 folgte der Abschnitt von Zwickau über Karl-Marx-Stadt nach Freiberg/Sachs;

1966 der restliche Teil bis Dresden. Geschlossen wurde das Dreieck erst 1969 zwischen Leipzig und Dresden.

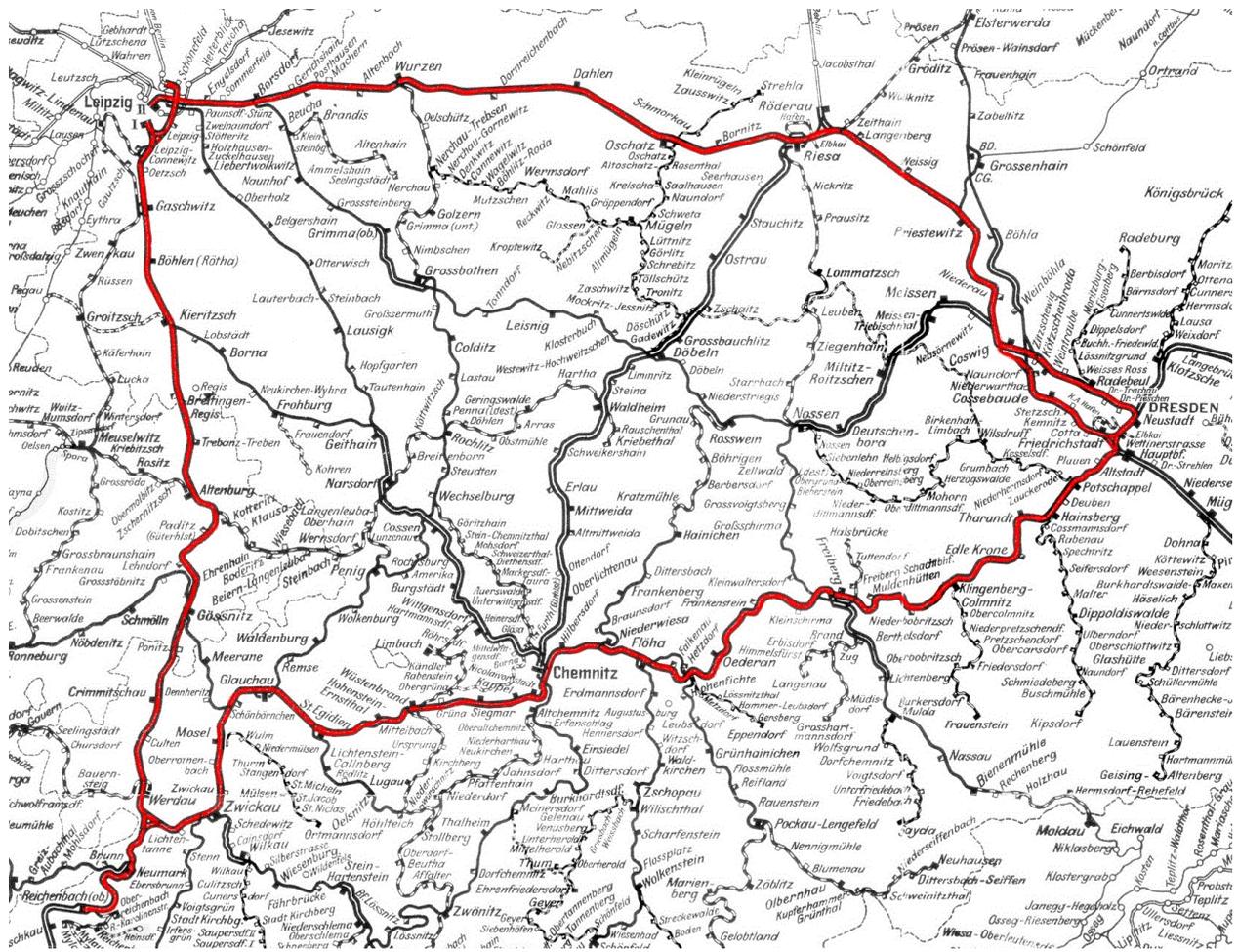


Abb. 1: Sächsisches Dreieck (Auszug aus Streckennetz Sachsen 1902, Quelle Wikipedia)

2. Arrangement

Grundgedanke des Arrangements ist die Darstellung einer Hauptbahn, die entlang des „Sächsischen Dreiecks“ irgendwo zwischen Leipzig und Dresden liegt. Diese Hauptbahn ist - angelehnt an die Vorbildsituation - nur teilweise elektrifiziert. Auch ist die Strecke noch nicht komplett zweigleisig ausgebaut.

3. Streckenverlauf und Betriebsstellen

3.1 Strecke Plagwitz - Leipzig-Wahren

Die Strecke führt zweigleisig elektrifiziert von Plagwitz nach Kieritzschau. Dort endet der Fahrdraht. Ein Großteil der Züge wird bis Kieritzschau bereits mit El-lok befördert. D-Züge werden ab Plagwitz mit Dampf befördert und nicht umgespannt.

Weiterführend ist die Strecke bis zur Abzweigstelle Brigachthal zweigleisig. Von Brigachthal geht es eingleisig über Waldhagen nach Leipzig-Wahren. Brigachthal wird vom Fdl Waldhagen bedient.

3.2 Strecke Kieritzschau - Possendorf/Königsfeld

Im Bahnhof Kieritzschau beginnt die Nebenstrecke nach Königsfeld. Alle nach Goßdorf-Kohlmühle und Königsfeld durchlaufenden Züge müssen auf Grund der anspruchsvollen Topografie in diesem Gebiet in Gittersee Kopf machen. Possendorf ist Endpunkt einer kurzen Stichstrecke von Gittersee über Johnsdorf.

Die Nebenstrecke erreicht das Sebnitztal mit dem Bahnhof Goßdorf-Kohlmühle, dem Ausgangspunkt der 750 mm Schmalspurstrecke nach Hohnstein. Da hier kein Rollwagen bzw. Rollbockverkehr stattfindet, erfolgt der Übergang der Frachten zur und von der Schmalspurbahn durch Umladen.

Der Fdl von Goßdorf-Kohlmühle ist zugleich der Zugleiter für die Schmalspurbahn, wobei Kohlmühle selber schmalspurseitig nicht besetzt ist -Weichen sind also vom Zugpersonal zu stellen. Das Frachtaufkommen wird relativ gering sein, um dem Charakter einer Schmalspurbahn ohne Rollwagenverkehr gerecht zu werden.

In Richtung Königsfeld werden die Haltepunkte Stein und Diethain-Schacht durchfahren. Am Sbf Königsfeld ist ein Kalkabbaubetrieb angesiedelt, welcher pro Session einen Gag versendet. Wagenzuführung erfolgt jeweils pro Session durch einen Lgo. Die Züge verkehren in der Relation Wahren/Königsfeld/Wahren.

3.3 Strecke Waldhagen - Sommerfeld

Im Bahnhof Waldhagen zweigt die Nebenbahn nach Bahnhof Sommerfeld ab. Dort beginnt ein größeres 1000 mm Schmalspurnetz.

3.4 Strecke Goßdorf-Kohlmühle - Hohnstein

Die Strecke führt über die Zwischenstationen Zitzschen (Sa) und Helbigsdorf in den Endbahnhof Hohnstein. Hauptbeförderungsgut sind landwirtschaftliche Produkte.

3.5 Streckennetz Spreewaldbahn

Auf dem 1000 mm-Netz der Spreewaldbahn werden vorwiegend Güterverkehr per Rollwagen und per Güterwagen transportiert. Es werden vor allem landwirtschaftliche Produkte transportiert. Der Personenverkehr spielt eine untergeordnete Rolle.

4. Fahrzeugeinsatz

Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen dem Erscheinungsbild des Vorbildjahres 1965.

Alle Züge verfügen über Zugschlußsignale.

Entsprechend der Zeit tragen die Triebfahrzeuge keine UIC-Nummern.

Der Vorbildsituation Rechnung tragend werden im Regelspurbereich die folgenden Baureihen bevorzugt eingesetzt:

Hauptbahn:

Altbau Elloks

01.0-2

03.0-2

23.0/23.10

44 Kohle

52.0-77 (auch Stauber)

55.25-56

58 (auch Stauber)

58.30

65.10

Nebenbahn:

38.2-3/38.10-40

75.5

75.4-10

86

89.2/92/94.5-17/94.20/98.0/V60.10 (Rangierloks)

4.1 Wagenpark

Die Wagen tragen durchgängig Epoche III-Nummern.

Reisezugwagen haben schwarze Rahmen und Zierstreifen.

5. Verkehr

5.1 Reiseverkehr

Für D-Züge erfolgt kein Lokwechsel in Kieritzschau, Je Session sind 2 D-Zug-Paare mit Halt in Kieritzschau (mit Umstieg in Ri. Gittersee) unterwegs.

Es verkehren einzelne P-Züge Plagwitz - Leipzig-Wahren.

Die Mehrzahl der P (25xx) verkehren Plagwitz - Sommerfeld, wobei der Frühzug in Waldhagen übernachtet und als Lr nach Sommerfeld fährt, Am Abend ist der Betrieb sinngemäß gespiegelt.

Es pendeln einzelne Verstärker-P-Züge (255x) in der Relation Plagwitz - Kieritzschau (mit E).

Auf der Nebenbahn gibt es einen Pendel Possendorf - Kieritzschau (Windberg-Zug) bzw. Possendorf - Gittersee, diese sind teilweise Pmg/Gmp (47xx).

Personenzüge verkehren in der Relation Königsfeld - Gittersee bzw. Königsfeld - Gittersee - Kieritzschau (35xx); wobei eine Fahrt nach Plagwitz zur Bww-Überführung des Wagenparks führt.

Alle Züge haben Anschluss in Kieritzschau.

2 Postwagen verkehren am Morgen von Plagwitz nach Kieritzschau, einer verbleibt in Kieritzschau der andere verkehrt weiter nach Königsfeld. Am Abend geht es retour nach Plagwitz.

5.2 Güterverkehr

Grundsätzlich gibt es einen Lokwechsel in Kieritzschau für Güterzüge.

3 durchgehende N-Paare verkehren Plagwitz - Leipzig-Wahren mit teilweiser Bedienung von Sommerfeld (als Üb).

Des Weiteren verkehren 3 Üb Sommerfeld - Waldhagen mit Übergang zu N und Bedienung Waldhagen (Lok ist die Ortsrangierlok Sommerfeld).

Den Austausch der Güterwagen übernimmt 1 Dg-Paar Plagwitz - Leipzig-Wahren.

Es verkehren 4 Gag-Paare Plagwitz - Leipzig, 2 Lg/Gag Leipzig-Wahren - Königsfeld mit Fahrtrichtungswechsel in Kieritzschau und Gittersee; wobei in Gittersee zur Erhöhung der Nutzlänge Lokwechsel stattfindet, d.h. der ankommende Zug fährt die letzte Weiche frei, Tauschklok setzt sich an Zugschluss, Bremsprobe und Abfahrt.

2 N-Paare Kieritzschau - Goßdorf, der letzte Zug fährt bis Plagwitz mit Lokwechsel in Kieritzschau.

Possendorf wird von Gittersee mit 2 Pmg/Gmp bedient, mit Bedienung von Johndorf durch Gmp auf der Rückfahrt.

Es findet kein Einzelwagenverkehr nach Königsfeld statt.

Die Binnenfrachten sind den „Gelben Seiten“ zu entnehmen.

5. Dienstpläne und Personalbedarf

Der Fahrplan beginnt 03:00 Uhr und endet 22:00 Uhr. Er ist in 2 Halb-Sessions zu je 9 Stunden geteilt. Das Ende der 1. Session ist 12:00 Uhr, Anfang der 2. Session ist auf 13:00 festgelegt. Es wird eine Modellstunde „Pause“ zwischen den Sessions eingelegt, um alle Fahrten zu beenden.

Zeitverkürzung wird zwischen 1:3,5 und 1:4 liegen, sodass eine Session ca. 2,5h andauern wird. Pro Tag werden wir 3 Sessions spielen, am Sonntag wird es eine Frühsession geben.

Der Fahrplan ist so ausgelegt, dass Züge über die Halbzeit hinaus verkehren. Einzelne Züge sind zu längeren Diensten zusammengefasst. Folgende feste Dienste sind zu besetzen:

1. Fahrdienstleiter/Wagenmeister Schattenbahnhof Plagwitz
2. Fahrdienstleiter/Wagenmeister Schattenbahnhof Wahren
3. Fahrdienstleiter Kieritzschau
4. Rangierer Kieritzschau
5. Rangierer Kieritzschau
6. Fahrdienstleiter Waldhagen mit Bedienung Brigachthal
7. Fahrdienstleiter Gittersee
8. Fahrdienstleiter Goßdorf-Kohlmühle/Zugleiter H0_e
9. Fahrdienstleiter Sommerfeld/Zugleiter H0_m

Personalbedarf: 9 Leute

Die restlichen Dienste sind dann Lok- und Zugpersonale.

Auf der Hauptbahn werden wir wie 2015 auf die rechnergestützte Zugmeldung(RgZm, <http://www.fktt-module.de/de/node/207>) zurückgreifen. Zwischen Kieritzschau-Gittersee- Goßdorf-Kohlmühle und Waldhagen-Sommerfeld erfolgt Zugmeldung entsprechend DV 408.

Die Strecke von Gittersee nach Possendorf, sowie die Strecke Goßdorf-Kohlmühle nach Königfeld wird im vereinfachten Nebenbahndienst betrieben.

6. Weitere Informationen und Unterlagen

| | | |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gesamtplanung und Koordination | Ronald Schürz | |
| Arrangement- u. Aufbauplan | Detlef Friedrich | HDF_3_2016_V03.1.pdf / .dwg Hdf3_16_V3.1_Modulreihenfolge.pdf Hdf3_16_V3.1_Module_nach_Besitzer.pdf |
| Fahrplanunterlagen | Tobias Grimmel Michael Funke (H0 _e) Klaus Sommer (H0 _m) | |
| Triebfahrzeugeinsatzplanung | Andreas Thurm | |
| Wageneinsatzplanung | Andreas Thurm | |
| Grundaufstellung | Andreas Thurm | |
| Gelbe Seiten | Ronald Schürz | YP_Treffen_Hartmannsdorf April 2017.pdf |
| DCC | Steffen Engewald | Plan folgt |
| RgZm | Steffen Engewald | |
| Telefonanlage | Christoph Stadter | |
| Uhren | Christoph Stadter | |