

Betriebskonzept Epoche 4 XXL in Penig

*„Uckermark in Öl“*

14. - 18.02.2018



1. Rahmendaten .....	2
2. Bahnstrecken .....	4

Autoren: Jan Hilbert & Christoph Stadter

Team: Martin Stephan & Florian Leibfarth

Stand: 20.12.2017

# 1. Rahmendaten

Zeitverkürzung: 1 : 3,6 → 1 Modellstunde = 16,7 Minuten Echtzeit

Sessiondauer: Ein Modelltag ist auf zwei Halbsession mit je 02:30 h Echtzeit aufgeteilt:

- Vormittag 03:00 – 12:00 Uhr Modellzeit
- Nachmittag 14:00 – 23:00 Uhr Modellzeit

## Zeitraum & Fahrzeugeinsatz:

- Es werden die Jahre 1970-1975 dargestellt kurz nach Einführung des UIC-Nummernschemas bei der DR.
- Einzusetzende Triebfahrzeuge der DR:
  - BR 01.5 Öl / 03.10 Öl / 44 Öl / 50 Öl / 52.80 / 102 / 106 / 110 / 120
- Einzusetzende Triebfahrzeuge der ČSD:
  - T435.0 / T488.0 / T478.1 / T478.3 / T669.0 / M152 / M240
- Personenzugwagen des Modernierungs-/Rekoprogramms der DR
- Güterwagen mit Bremsecken und UIC Nummer

## Betriebliche Besonderheiten:

- Konsequenter Einsatz von Zugmeldebüchern
- Streckenblock in den Abschnitten Wilischthal-Premnitz und Berlin-Kiebitzmoor-Kitajce (geplanter Testeinsatz mit unbesetzter Selbstblockstelle)
- Konsequenter Einsatz von festen Lokumläufen mit Lokkarten und Umlaufzetteln. Ausreichend Blanks-Lokkarten stehen zur Verfügung, eigene Lokkarten wären dennoch schöner!
- Für alle Planzüge gibt es einen festen Fahrzeugeinsatzplan auf Basis der Voranmeldungen. Diese werden von Martin Stephan und Jan Hilbert erstellt und bekannt gegeben.
- Einzelne Zugleistungen verkehren nicht an jedem Plantag und werden im Bildfahrplan gestrichelt sowie mit einem (B) dargestellt.

## **Personalbedarf und Jobvergabe:**

Nachdem der Aufbau abgeschlossen ist, werden wir eine zentrale Jobliste aushängen. Dort können die Betriebsstellenbesitzer voreintragen, wer in welcher Session einen der festen Dienste übernimmt. Die jeweiligen Ansprechpartner sind je Bahnhof dort eingetragen. Man trägt sich nicht ohne Rückfrage selbst ein!

Folgende feste Jobs werden zu vergeben sein:

### **DR:**

- Sbf Berlin: Fdl zzgl. Wagenmeister (2 Personen)
- Kitzwalde/Kitajce: Fdl
- Kieritzschau: Fdl zzgl. 1-2 Rangierer
- Klausthal: Fdl inkl. Rangierer Regelspur
- Wilischthal: Fdl inkl. Rangierer Regelspur
- Premnitz: Fdl zzgl. 1-2 Rangierer Zugbildung/Industriebahn
- Otleben: Fdl inkl. Lokleitung (auch für Sbf Pasewalk)
- Sbf Pasewalk: Wagenmeister
- Zugleiter Kleinbahn & Schmalspurbahn in Personalunion

### **ČSD:**

- Loket: Fdl
- Fdl / WGM Petrov
- Ra Hrabova

Alle Fdl-Posten können bei Interesse doppelt besetzt werden, sofern die Personaldecke es erlaubt.

Unbesetzt bleiben: Bk Kiebitzmoor, Sbf Passow, Milevsko-vlečky, alle Bahnhöfe der Klein- und Schmalspurbahn.

Die Buchfahrpläne werden im Crewcalling-Verfahren vergeben. Auf Fahrplänen im Zügeleitbetrieb wird ein „Warnhinweis“ für Anfänger auf dem Deckblatt ergänzt.

## 2. Bahnstrecken

Unser Streckenetz liegt im Nordosten der DDR. Wir befinden uns an den Hauptstrecken Berlin–Stettin sowie Berlin–Stralsund, welche in Kieritzschau (*Angermünde*) verzweigen. In Otleben (*Prenzlau*) zweigt noch die ehemalige Otlebener Kreisbahn ab. Weitere beim Vorbild in Angermünde Richtung Oderbruch (Bad Freienwalde) und Schwedt/Oder sowie in Prenzlau richtig Templin abzweigende Strecken werden nicht dargestellt.

Außerdem hat sich in der Gegend um Eberswalde eine Staatsgrenze zur Tschechoslowakischen Republik (ČSSR) aufgetan. Der Grenzbahnhof Kitzwalde/Kitajce trägt überdies einen Doppelnamen und wird von der polnischstämmigen Volksgruppe der Barnimer Nordsorben betrieben.

Der Generalsekretär des Zentralkomitees der Spurweiten-Einheitspartei Deutschlands, Erich Herholzecker, begrüßt beide Ansiedlungen im Geiste der Völkerfreundschaft und wurde mit dem Zitat verewigt: „Wenn Ochs und Esel die Landkarte verbiegen, ist das kein Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck.“

Wir begrüßen herzlich unsere Gäste!

### 2.1 Die Hauptbahn Berlin–Stralsund (KBS 920)

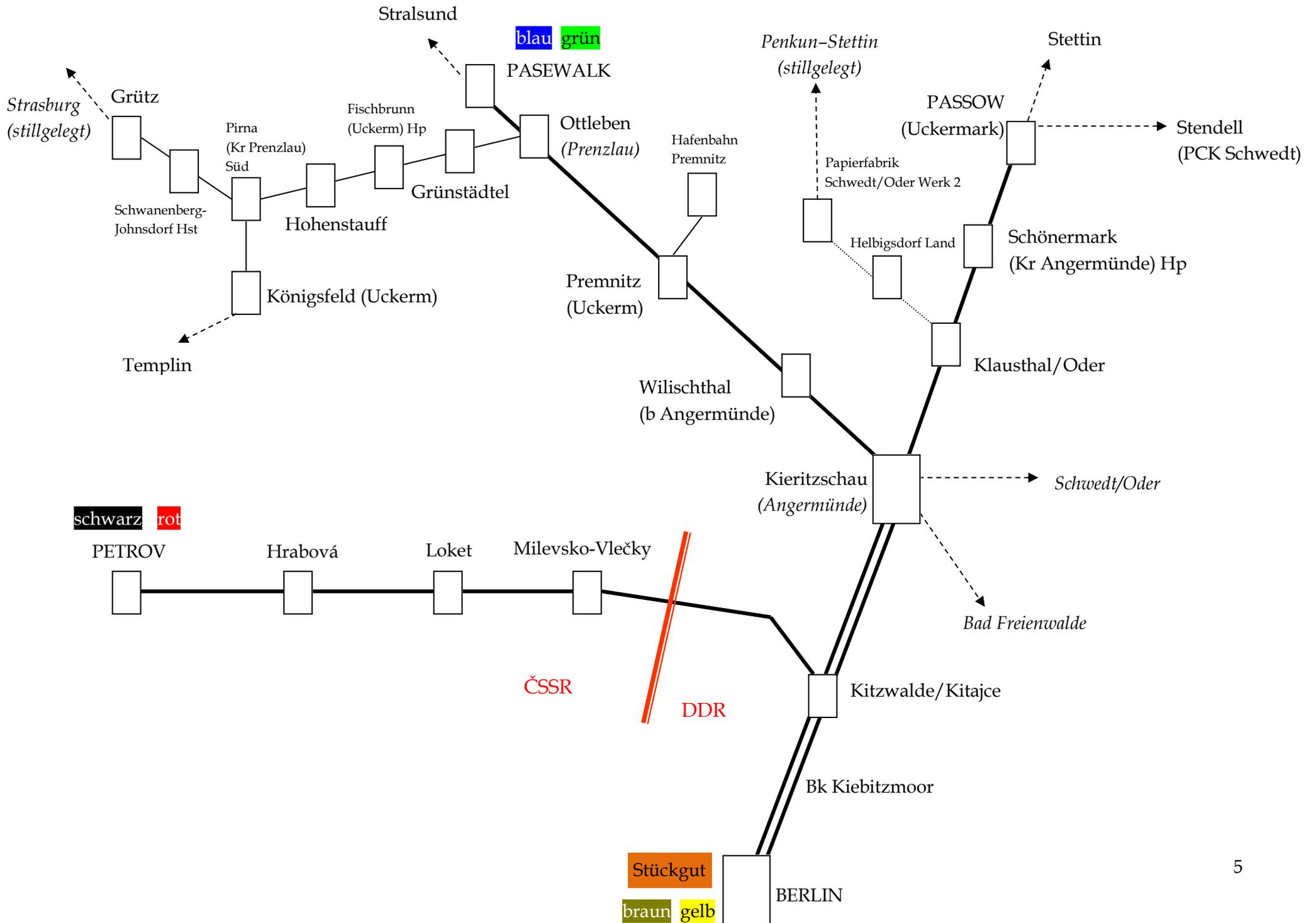
Die Strecke Berlin–Stralsund ist eine ehemals zweigleisige Hauptbahn, die durch die Reparationsleistungen an die UDSSR komplett auf ein Gleis zurückgebaut wurde. Der Teilabschnitt Berlin–Kieritzschau wurde Ende der 1960er Jahre schon wieder mit einem zweiten Gleis ausgerüstet. Die weiterführenden Strecken bekamen noch kein zweites Gleis, weil der Ausbau der parallelen Nord-Süd-Magistrale von Berlin nach Rostock Überseehafen im Vordergrund steht.

Die massiven Bauarbeiten und dadurch resultierenden Vollsperrungen im Bereich Neustrelitz–Rostock und Oranienburg–Karower Kreuz (BAR) kommt es derzeit immer wieder zu Umleitungen der Züge über die Strecke Stralsund–Pasewalk–Kieritzschau–Berlin, was zu einer besonderen Belastung der KBS 920 führt.

#### **Personenverkehr:**

Derzeit spielt die Strecke eine wichtige Rolle im hochwertigen Personenverkehr der DDR. Durch den Umleiterverkehr wird sie von vielen nationalen und internationalen Schnellzügen mit vorbildgerechten Zugnummern und -kompositionen befahren. Der langsame Personenverkehr ist dagegen im eingleisigen Nordabschnitt auf vorbildgerecht 5-6 Zugpaare am Tag ausgedünnt, mit denen sich die Werktätigen auf dem Weg zu den Industriezentren begnügen müssen.

Eine Besonderheit im Personenverkehr bilden die Personalpendelzüge der Sowjetarmee, die über Frankfurt/Oder in die DDR kommen und sich dann strahlenförmig zu den Kasernenstandorten verteilen. *(weiter auf übernächster Seite)*



### **Güterverkehr:**

Von/nach Stralsund verkehren Dg-Züge, die über den Fährhafen Sassnitz die DDR mit Skandinavien verbinden. Zudem verkehren Containerzüge, Kohlezüge aus der tschechischen Grube Hrabová gen Norden, ein Gex-Paar Eisenach–Berlin–Stralsund sowie ein Kalkzug von Wilischthal über Berlin nach Hrabová.

In Premnitz wurde ein aufstrebendes Industrieprojekt des Bezirkes Neubrandenburg angesiedelt, welches für einen starken Güterverkehr sorgt. Zudem ist Premnitz der Zugbildungsknoten für die in Otleben abzweigende Kleinbahn, da der Rückbau des Otlebener Bahnhofs 1947 dort zu wenig Gleisanlagen belassen hat. Daher verkehren durchgehende Nahgüterzüge, die Premnitz und Wilischthal anbinden und in beiden Fahrtrichtungen bringen und holen.

### **Sicherungstechnik:**

Sicherungstechnisch ist der Teilabschnitt Wilischthal–Premnitz mit einem Relaisblock ausgerüstet worden. Im Südabschnitt Berlin–Kitzwalde wird dagegen der nagelneue WSSB-Automatikblock getestet. Die restlichen Streckenabschnitte arbeiten im Zugmeldeverfahren noch mit telefonischer Rückmeldung.

## **2.2 Die Hauptbahn (Berlin-)Kieritzschau–Stettin KBS 923 mit Schmalspurbahn**

Diese Berlin-Stettiner Eisenbahn war die erste Eisenbahn, welche die Uckermark erschloss. Erst später kam die Strecke nach Stralsund hinzu, wodurch der Bahnknoten Kieritzschau (*Angermünde*) entstand. Nach dem zweiten Weltkrieg verlor die ehemalige Magistrale nicht nur ihr zweites Gleis, sondern auch einen Großteil ihrer Bedeutung.

Wir stellen im Nordabschnitt hinter Kieritzschau die Betriebsstellen Klausthal/Oder, Schönermark Hp sowie Passow (Uckermark) als Sbf dar. In Passow zweigt gedanklich die Güteranbindung des PCK Schwedt ab.

Ab Klausthal/Oder zweigt eine 750mm Schmalspurbahn mit den Betriebsstellen Helbigsdorf Land und VEB Papierfabrik Schwedt Werk 2 ab. Diese ist aufgrund mangelnder Transportkapazitäten des Kraftverkehrs Schwedt/Oder sowie der vollen Auslastung der Ladestraße des Bahnhofs Schwedt/Oder durch den BMK Ost weiter im Betrieb geblieben. Eine Umspurung der Schmalspurbahn auf Vollspur ist aufgrund der geographischen Lage in den sumpfigen Oderniederungen nicht erfolgt. So ist der Abschnitt bis zur Papierfabrik erhalten geblieben.

### **Personenverkehr:**

Die Strecke Angermünde–Stettin hat im internationalen Personenverkehr nur noch eine geringe Bedeutung, die sich in 1-2 täglichen Zugpaaren niederschlägt. Auch der Personenverkehr zwischen der Grenzregion (Tantow/Rosow) und Kieritzschau ist rückläufig.

Auf der Schmalspurbahn findet kein planmäßiger Personenverkehr mehr statt. Allerdings näher sieht das 75-jährige Streckenjubiläum der ehemals über Penkun bis an die Stadtgrenze von Stettin reichenden Strecke soll am Samstag mit Sonderzügen der Sächsischen

Schmalspurbahnen gefeiert werden. Dazu organisiert der DMV sogar Dampf-Sonderzüge von Berlin nach Klausthal zur Zuführung der zahlreichen Eisenbahnfreunde der Hauptstadt der DDR. Die Schmalspurfahrzeuge werden dazu am Freitag auf Spezialtransportwagen aus Sachsen heran- sowie am Sonntag wieder abtransportiert.

#### **Güterverkehr:**

Klausthal wird von Nahgüterzügen erreicht, weiter nördlich ist der Einzelwagenverkehr eingestellt. Über die Schmalspurbahn wird der Abtransport der für Devisengewinnung wichtigen Papiererzeugnisse aus dem VEB Papierfabrik Schwedt Werk 2 gewährleistet.

Mehrere tägliche Ganzzüge verkehren bis zum Betriebsbahnhof Stendell, der durch den Sbf Passow simuliert wird. Dort beginnt das Werkbahnnetz des PCK Schwedt, einem der wichtigsten chemischen Produktionsstandorte der DDR. Vorherrschend sind hier Ganzzüge mit Ölprodukten oder Zuschlagstoffe der chemischen Industrie. Daneben werden dort Container umgeschlagen und Kohle aus Hrabová in Empfang genommen.

#### **Sicherungstechnik:**

Die Strecke Kieritzschau–Passow arbeitet im Zugmeldeverfahren ohne Streckenblock. Bei der Schmalspurbahn wird nach dem Regelwerk des Vereinfachten Nebenbahndienstes (Zugleitbetrieb) gefahren. Der Zugleiter der Ottlebener Kleinbahn wird hierzu mitgenutzt.

### **2.3 Ottlebener Kleinbahn KBS 926**

In Ottleben beginnt die Kleinbahnstrecke nach Grütz mit den Betriebsstellen GrünstädteI, Fischbrunn (Uckermark) Hp, Hohenstauff, Pirna (Kr Prenzlau) Süd Abzw Hst und Schwanenberg–Johnsdorf Hst. Die Kleinbahn ist Teil der ehemals weit verzweigten Prenzlauer Kreisbahnen, die nach und nach stillgelegt werden. Die Weiterführung von Grütz nach Strasburg (Uckermark) ist bereits eingestellt.

Am Abzweig Pirna-Süd beginnt ein zweiter Streckenast, der von Grütz in Richtung Templin weiterführt. In Templin hat die Kleinbahn momentan noch einen weiteren Anschlussbahnhof ans restliche Eisenbahnnetz.

#### **Personenverkehr:**

Der Personenverkehr der Kleinbahn ist seit jeher von geringer Bedeutung und ist für kurze Triebwagengarnituren ausgelegt. Wegen chronischen Fahrzeugmangels verkehren jedoch auch Triebwagensatzverkehre, bestehend aus Kleindieselloks mit Beiwagen.

Manche Zugpaare verkehren durchgehend von Ottleben nach Templin und zurück, andere werden in Grütz gebrochen. Highlight des Tages für Eisenbahnfreunde ist ein Über-Eck-Anschluss in Pirna-Süd.

Die Kleinbahnzüge haben in Ottleben Übergang auf die Züge Richtung Berlin und Stralsund – wobei Wartezeiten von mehreren Stunden durchaus vorbildgerecht sind.

### **Güterverkehr:**

Der Abschnitt Otleben–Grütz wird noch einmal pro Halbtage von einem kurzen Nahgüterzug mit einer BR 106 befahren. Dieser N beginnt und endet in Premnitz, wo die Zugbildung für die Kleinbahn stattfindet. Hier unterstützt der Lokführer auch bei den Rangierarbeiten.

Einzelne Wagen von/nach Königsfeld werden einmal täglich einem Personenzug mitgegeben.

### **Sicherungstechnik:**

Sicherungstechnisch arbeitet die Strecke nach Regeln des Vereinfachten Nebenbahndienstes (Zugleitbetrieb). Der Zugleiter sitzt im Bahnhof Pasewalk. In den Bahnhöfen Königsfeld und Hohenstauff finden planmäßige Zugkreuzungen statt. Für die Kleinbahnstrecke wird jedem Zugführer ein Streckenschlüssel mitgegeben, welcher einheitlich in Grünstädtel, Hohenstauff und Pirna-Süd zur Anwendung kommt.

## **2.4 ČSD-Nebenbahn Kitzwalde/Kitajce–Petrov KBS 999**

Die Bahnstrecke führt vom DR-Grenzbahnhof über die Anschlussstelle mit Hp Milevsko-Vlečky, den Kreuzungsbahnhof Loket und die Kohlegrube Hrabová (ebenfalls mit Hp) in den Sbf Petrov. Zwischen Kitzwalde/Kitajce und Milevsko befindet sich auf den Thurmschen Höhen unscheinbar die Grenzübergangsstelle auf das Gebiet der ČSSR.

### **Personenverkehr:**

Im Personenverkehr herrscht ein dichter Takt im Berufsverkehr, um die Bergarbeiter zu ihren Schichtdiensten vom „flachen Land“ nach Hrabová und Milevsko zu bringen. Es verkehren Triebwagenzüge, die als Sperrfahrt vor der Grenze in Milevsko wenden, sowie lokbespannte Personenzüge des kleinen Grenzverkehrs, die im Bahnhof Kitzwalde wenden.

Auch einzelne internationale Schnellzüge zwischen Berlin und ČSSR nutzen diesen Grenzübergang. Diese fahren von/bis Berlin durchgehend mit Lokomotiven der ČSD.

### **Güterverkehr:**

Der Güterverkehr der Strecke ist stark belastet durch das Kohlebergwerk Hrabová, wo eine der wichtigsten Energiequellen des RGW abgebaut wird. Von hier starten Ganzzüge sowohl nach Tschechien (Petrov) als auch Berlin, Stralsund und Stendell (Passow).

Von Petrov kommen „Manipulierzüge“ (Nahgüterzüge), wobei die Wagen von/nach Hrabová in Loket an die Ortslok aus Hrabová übergeben werden. Die Bedienung von Milevsko erfolgt autark durch den Lokführer. Der Wagenaustausch mit der DDR erfolgt durch TDg's Petrov – Berlin, die durchgehend mit Lokomotiven der ČSD bespannt werden.

### **Sicherungstechnik:**

Die Strecke arbeitet im klassischen Zugmeldeverfahren mit Amtssprache Tschechisch oder nordsorbisches Englisch.