

Betriebskonzept
FREMO Epoche-4-XXL-Treffen Lengfeld
„1980: Das Dreiländereck steht Kopf“

19. – 23. Februar 2020



1. Rahmendaten.....	2
2. Streckennetz.....	4
3. Personenverkehr.....	9
4. Güterverkehr	10

Autoren: Jan Hilbert und Christoph Stadter – Team: Martin Stephan und Florian Leibfarth
Stand: 07.02.2020

1. Rahmendaten

Zeitverkürzung: 1 : 3,3 – eine Modellstunde entspricht 18:10 min Echtzeit

Sessiondauer: Ein Modelltag ist auf zwei Halbsession mit je 02:40 h Echtzeit aufgeteilt:

- Vormittag 03:00 - 11:00 Uhr Modellzeit
- Nachmittag 15:00 - 23:00 Uhr Modellzeit

Tagesablauf: Wir sammeln uns immer an den fett markierten Zeiten:

- 1. Session **09:30** - 12:30 Uhr
- Mittagspause 12:30 - 14:00 Uhr
- 2. Session **14:00** - 17:00 Uhr
- Abendessen 17:00 - 19:00 Uhr
- 3. Session **19:00** - 22:00 Uhr

Dargestellter Zeitraum:

- Es wird der Zeitraum um das Jahr 1980 dargestellt.
Das UIC-Nummernschema ist bei den Bahnen komplett eingeführt.
- Schwerpunktmäßig einzusetzende Triebfahrzeuge:
 - DR** Diesel BR 100/101/102/110/118/120/132
 - Dampf BR 03.2/35.10/52(alles ausser Kohlenstaub)
 - ČSD** Diesel T435/458/466/478
 - M131/152/240/252/296
 - PKP** Diesel St44/SU45/SU46
 - Dampf Pt47/Ty2/Ty42/Tkt4
- Personenzugwagen des Modernierungs-/Reko-/Neubauprogramms der DR in grün mit grauem Dach
- Güterwagen mit Bremsecken und UIC-Nummer

Betriebliche Besonderheiten:

- Konsequenter Einsatz von Zugmeldebüchern und Zugschlussignalen
- Einsatz von Streckenblock auf der DR-Strecke Wahren–Kieritzschau–Premnitz–Rehbrück
- Konsequenter Einsatz von festen Lokumläufen mit Lokkarten
- Für alle Loks und Planzüge gibt es einen festen Fahrzeugeinsatzplan auf Basis der Voranmeldungen.
- Sonderzüge (im Fahrplan ohne Zuggattung) erhalten ein separates Beilageblatt mit der tagesaktuellen Frachtinformation!
- Auf der DR-Nebenbahn Rehbrück–Königsfeld/–Grünstädtel herrscht eine **lokal begrenzte RP25-Pflicht!** Die Güterzüge in diese Richtung werden in Otleben-Hilbertsdorf streng auf die Einhaltung dieser Vorgabe überprüft.

Personalbedarf und Jobliste:

Nachdem der Aufbau abgeschlossen ist, werden wir eine zentrale Jobliste aushängen. Dort können die Betriebsstellenbesitzer voreintragen, wer in welcher Session einen Dienst übernimmt. Die jeweiligen Ansprechpartner sind für jeden Bahnhof dort eingetragen.

Man trägt sich NICHT ohne Rückfrage selbst ein!

Folgende Jobs sind zu vergeben:

DR

- Fdl Wahren + 1 Wagenmeister
- Fdl Kieritzschau + 2 Rangierer
- Fdl Neißebrücke + 1 Wärter
- Fdl Rehbrück + 1 Rangierer
- Fdl Premnitz (Oberlausitz) + 1 Rangierer Zuckerfabrik
- Fdl Rehbrück + 1 Rangierer
- Fdl Otleben + 1 Wärter im Pbf
- Wärter Otleben-Hilbertsdorf + 2 Wagenmeister
- Fdl Lichtentanne (NL)
- Fdl Klein Rossau = Zugleiter für die Strecke nach Grünstädtel
- Fdl Schwarzbach (Kr Spremberg)

PKP

- Fdl Żukowo Zachodnie
- Rangierer Świdnica Kopalnia
- Fdl Głuszyca
- Fdl Plakvice + 2 Wagenmeister

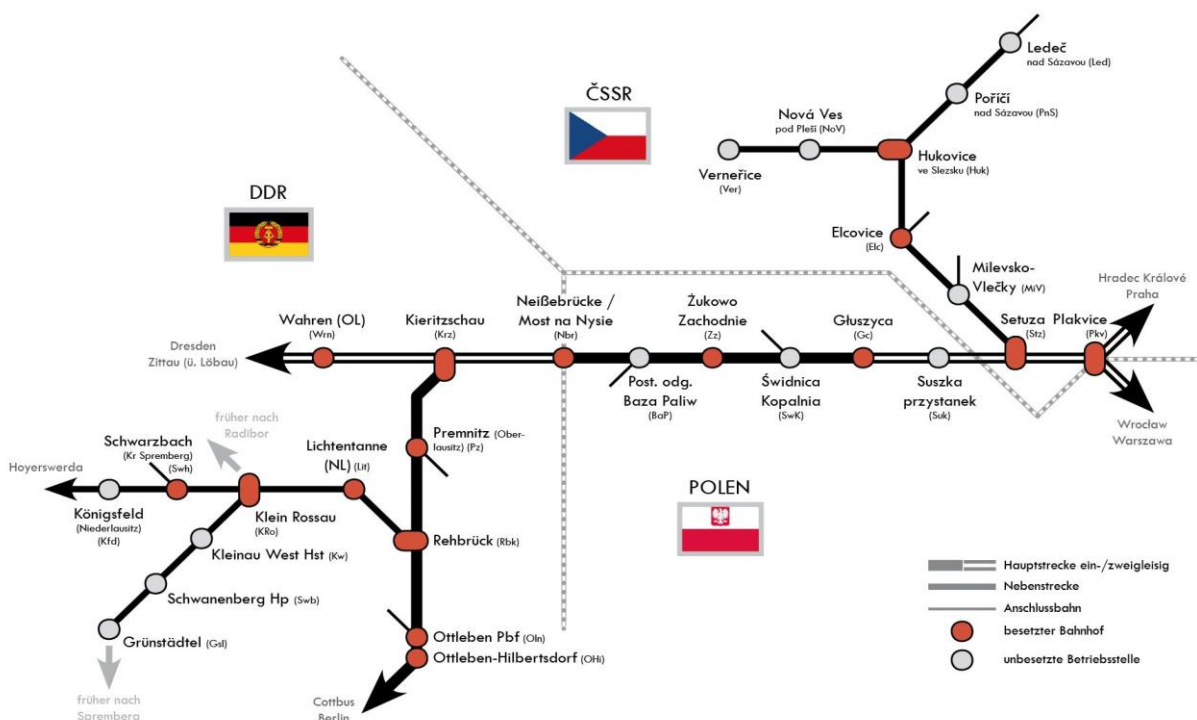
ČSD

- Fdl Setuza + 1 Rangierer
- Fdl Elcovice
- Fdl Hukovice
- Dispatcher Hukovice für die Strecken nach Verneřice und Ledecř

2. Streckennetz

Unser Streckennetz liegt im Dreiländereck der DDR, ČSSR und der VR Polen. Kurz vor dem Beginn der Solidarność-Bewegung bestehen um 1980 auch noch ein „kleiner Grenzverkehr“ zwischen diesen Ländern. Allerdings steht die sozialistische Welt bereits Kopf.

Im Zentrum unseres Netzes steht der deutsch-polnische Grenzübergang bei Kieritzschau, im Niederschlesischen auch als „Görlitzschau“ bekannt bzw. im 21. Jahrhundert nach einigen internationalen Filmproduktionen als „Kieriwood“. Von dort führen Hauptbahnen in Richtung Dresden, Cottbus und Plakvice an der polnisch-tschechischen Grenze. In Plakvice schließt ein tschechisches Nebenbahnnetz an, in Rehbrück eine DR-Nebenbahn:



2.1. Hauptbahn Dresden–Kieritzschau–Wrocław (DR: KBS 240, PKP: KBS 260)

Die zweigleisige Hauptbahn führt von Dresden über Bautzen und Löbau (mit Abzweig aus Zittau) nach Kieritzschau. Dargestellt ist nur der allerletzte Abschnitt zwischen dem Kieritzschauer Vorort Wahren (Oberlausitz) und dem Bahnhof der Grenzstadt Kieritzschau. Diesem hatte die DR in den 1950er Jahren einen neuen Betriebsbahnhof direkt am Flusslauf der Neiße angeordnet, der vor allem dem Lokwechsel der internationalen Güter- und Schnellzüge dient. Dieser Bahnhof „Neißebrücke / Most na Nysie“ wird als Gemeinschaftsbahnhof zwischen DR und PKP betrieben. Durchlaufende Lokomotiven über die Grenze gibt es nicht, und mit dem Lokwechsel ist immer auch ein Personalwechsel verbunden.

Die polnische Fortsetzung über Plakvice nach Wrocław sollte nach dem Fünfjahresplan der Volksrepublik Polen schon Mitte der 1970er Jahre vollständig zweigleisig ausgebaut sein, aber aufgrund der geographischen Lage der Strecke ist der Abschnitt zwischen dem Grenzbahnhof Neißebrücke und dem Bahnhof Głuszyca in den 1980er Jahren noch eingleisig. Dargestellt ist der Abschnitt von Neißebrücke über die Kleinstadt Żukowo (mitsamt nahegelegenen Anschluss eines Tanklagers), den Haltepunkt mit Kieswerk in Świdnica Kopalnia, das Mittelzentrum Głuszyca, den Haltepunkt in Suszka bis Plakvice. Kurz vor Plakvice wird tschechisches Territorium mit dem Bahnhof von Setuza gequert. Plakvice selbst wird als Gemeinschaftsbahnhof von PKP und ČSD betrieben. Von dort bestehen Hauptbahnverbindungen in Richtung Breslau/Warschau und Königgrätz/Prag.

Personenverkehr

Im Personenverkehr herrscht im deutschen Abschnitt ein dichter Takt im Berufsverkehr für die Werktätigen. Auch die internationalen Reisezüge in Ost-West-Richtung spielen eine wichtige Rolle. Alle Reisezüge im deutschen Abschnitt stammen aus dem Vorbildkursbuch.

Die eher dünn besiedelte polnische Grenzregion wird seltener von Personenzügen befahren, wobei es zwischen Plakvice und Głuszyca zusätzliche Verstärkerzüge gibt. Im tschechischen Bahnhof Setuza halten die PKP-Personenzüge jedoch nicht – der Anschluss wird hier im Grenzbahnhof Plakvice hergestellt.

Der Lokwechselbahnhof Neißebrücke / Most na Nysie wird von beiden Bahnverwaltungen auch regelmäßig mit Personenzügen angesteuert. Hier gibt es nicht nur einen bescheidenen kleinen Grenzverkehr, sondern diese Züge dienen vor allem auch dem Personalpendel für die Lokpersonale und Wagenmeister, die ihren Dienst beginnen bzw. beenden.

Güterverkehr

Die Strecke ist für den Warenaustausch im südlichen Gebiet der sozialistischen Bruderstaaten unverzichtbar. Im Besonderen wäre da die Schienenfahrzeugindustrie der DDR zu erwähnen, da z.B. der VEB Waggonbau in Ottleben regelmäßig Reisezugwagen an die östlichen Bahnverwaltungen PKP/SŽD/BDŽ/ČSD exportiert. Aber auch der Hauptenergieträger der DDR – die Braunkohle – ist eines der wichtigsten Transportgüter, um die Kraftwerke der größeren Städte zu versorgen. Im Verbund des Warschauer Vertrages hat die Bahnlinie eine

militärstrategisch wichtige Bedeutung, um einen schnellen Austausch von Truppen zu gewährleisten. Dies wird immer wieder bei Manövern der verschiedenen Waffengattungen geübt, wobei diese Sonderzüge strenger Geheimhaltung unterliegen.

Auf der Strecke aus Richtung Dresden/Leipzig kommen für die Kieritzschauer Industrieregion die Zuschlagstoffe der chemischen Industrie sowie die Baugruppen und Rohmaterialien für den Maschinenbau. Auf der Polnischen Seite der Strecke befindet sich eines der größten Kieswerke der Region, das auch in die DDR exportiert. Gerade diese Massengüter verdeutlichen die Wichtigkeit der grenzüberschreitenden Strecke Richtung Wrocław.

Sicherungstechnik

Der Abschnitt (Dresden–)Wahren–Kieritzschau ist mit Streckenblock ausgerüstet. Grundsätzlich gilt das Zugmeldeverfahren. Die Streckengeschwindigkeit liegt in Deutschland bei 120 km/h, in Polen zwischen 60 und 100 km/h.

2.2. Hauptbahn Berlin–Cottbus–Dresden (DR: KBS 200)

Die Strecke nach Cottbus ist eine eingleisige Hauptbahn, deren letzte Modernisierung schon lange zurückliegt. Von Kieritzschau werden über Premnitz und Rehbrück die Kreisstadt Ottleben erreicht, in der zwei Bahnhofsteile für Personen- und Güterverkehr vorliegen. Dort wird auch die Grenze zwischen Ober- und Niederlausitz überschritten. Über diese Strecke wird der Südosten der DDR mit der Hauptstadt Berlin verbunden. Ab Rehbrück führt eine Nebenbahn in Richtung Hoyerswerda.

Personenverkehr

Die Verbindung zur Hauptstadt der DDR ist ein wichtiges Merkmal der Strecke im Personenverkehr. Während langsame Personenzüge nur alle paar Stunden verkehren, gibt es eine Reihe von Eil- und D-Zügen, die von Berlin mit Kopfmachen in Kieritzschau über Löbau und Ebersbach bis nach Zittau durchgebunden werden. Mit dem nächtlichen D 388/389 existiert auch ein internationales Zugpaar nach Polen. Alle Reisezüge stammen aus dem Vorbildkurs-buch, außer den von der Nebenbahn durchlaufenden Zügen im Abschnitt Rehbrück–Ottleben.

Güterverkehr

Über die Strecke verkehren einige Durchgangsgüterzüge pro Tag, welche Berlin mit der Lausitz bzw. mit Polen im Einzelwagenverkehr verbinden. In Premnitz sitzt mit dem VEB Zuckerfabrik „Otto Großendorf“ die größte Zuckerraffinerie der Lausitz, die ihren „Premnitzer Premiumzucker“ bis nach Berlin exportiert.

Sicherungstechnik

Der Abschnitt Kieritzschau–Premnitz–Rehbrück ist mit Streckenblock ausgerüstet. Grundsätzlich gilt das Zugmeldeverfahren. Die Streckengeschwindigkeit liegt bei 80 bis 100 km/h.

2.3. Nebenbahn Rehbrück–Grünstädtel/–Hoyerswerda (DR: KBS 299)

In Rehbrück beginnt eine Nebenbahn, die über Lichtentanne, Klein Rossau, Schwarzbach und Königsfeld in Richtung Hoyerswerda führt. In Klein Rossau kreuzen die ehemaligen „Kleinbahnen des Kreises Spremberg“, deren Strecke ursprünglich von der Kreisstadt Spremberg über Grünstädtel und Klein Rossau bis ins sächsische Radibor führte. Die Verknüpfung zwischen Staats- und Kreisbahn erfolgte derart, dass die Kleinbahnzüge in Klein Rossau Kopf machen mussten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Abschnitt zwischen Klein Rossau und Radibor zu Reparationszwecken demontiert. Der Betrieb der Kreisbahn ging auf die Deutsche Reichsbahn über, die 1972 den Abschnitt zwischen Spremberg und Grünstädtel stilllegte, da sie einem Braunkohletagebau im Weg war. Es verblieb nur noch der Abschnitt zwischen Klein Rossau und Spremberg, der heute betrieblich eng mit der Strecke Rehbrück–Hoyerswerda verknüpft ist und unter derselben Kursbuchnummer geführt wird. Allerdings steht auch der Restabschnitt der früheren Kreisbahn aufgrund der großen Braunkohlevorkommen in der Region kurz vor dem Verkehrsträgerwechsel und der Abbagerung.

Personenverkehr

Der Personenverkehr der Nebenbahn ist nur noch von geringer Bedeutung und hat einen Übergang in Rehbrück auf die Züge Richtung Berlin und Görlitz. Manche Züge sind bis Ottleben verlängert, und ein einzelnes Triebwagenpaar fährt auch bis Kieritzschau.

Güterverkehr

Auch der Güterverkehr ist rückläufig, nur zur Erntezeit erstarkt das Frachtaufkommen auf dieser Strecke noch. Als großes Ziel des Sozialismus steht in diesem Jahr die Planübererfüllung der Rübenenernte an. Der Anschluss des VEB Möbelfabrik Schwarzbach sowie die NVA-Kaserne im Bahnhof Königsfeld sichern jedoch den Streckenerhalt.

Sicherungstechnik

Die Staatsbahnstrecke von Rehbrück bis Hoyerswerda wird im Zugmeldeverfahren betrieben, jedoch ohne Streckenblock und ohne Ausfahrtsignale in den Bahnhöfen. Die Geschwindigkeit beträgt zwischen 40 und 60 km/h. Der Bahnhof Königsfeld ist inzwischen unbesetzt und wird von Schwarzbach aus überwacht.

Auf der früheren Kreisbahnstrecke nach Grünstädtel gelten die Regeln des Vereinfachten Nebenbahndienstes, wobei der FdI Klein Rossau hier die Funktion des Zugleiters übernimmt. Alle diesen Abschnitt befahrenden Züge erhalten in Klein Rossau einen Streckenschlüssel bzw. geben diesen dort wieder ab. Der schlechte Zustand der Strecke sorgt für die geringe Höchstgeschwindigkeit von nur 30 km/h, mit zusätzlichen Langsamfahrstellen.

2.4. Nebenbahn Plakvice–Hukovice–Ledeč/–Verneřice (ČSD: KBS 345/46)

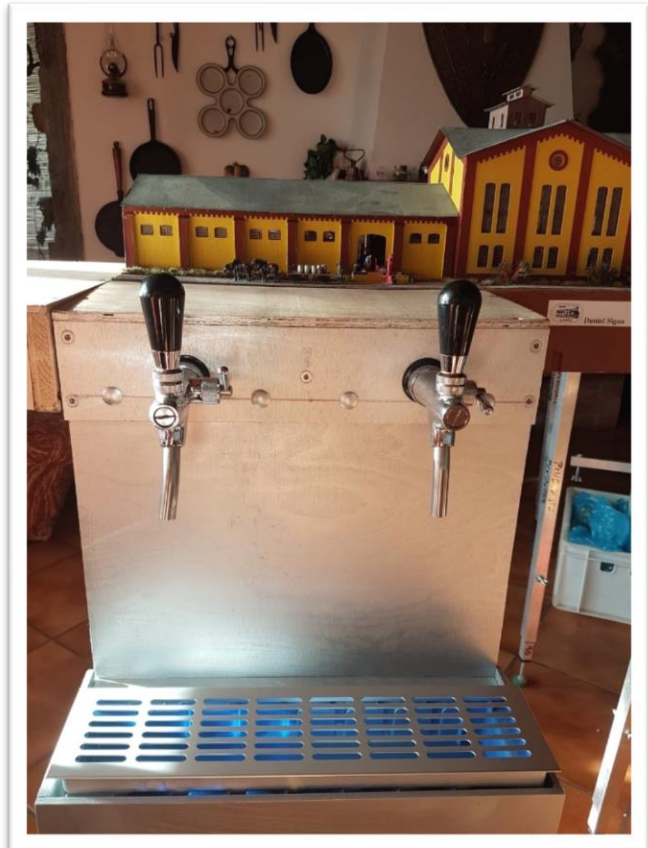
Im PKP-/ČSD-Gemeinschaftsbahnhof Plakvice beginnt eine Nebenbahn, die ursprünglich von der Kaiserlich-königlich österreichischen Staatsbahn erbaut wurde, um den böhmischen „Hukovicer Zipfel“ zu erschließen. Bis Setuza nutzt sie die Trasse der zweigleisigen Hauptbahn mit, die von der PKP im privilegiertem Durchgangsverkehr Richtung Kieritzschau befahren wird. Danach ist die Strecke nur noch eingleisig und führt über den Haltepunkt (mit Anschlussbahn) im Industriegebiet Milevsko und den Bahnhof Elcovice bis Hukovice.

In Hukovice teilt sich die Strecke in zwei Stichäste: Einer davon führt entlang des Sazavou-Tals über die Haltestelle Pořící in die Kreisstadt Ledeč mit ihrer überregional berühmten Brauerei, die einen Ausschank direkt am Bahnhof betreibt (siehe Foto).

Der zweite Streckenast führt in die sehr ländliche Region um Nová Ves pod Pleší und Verneřice.

Personenverkehr

Der Personenverkehr erfreut sich einer moderaten, aber konstanten Nachfrage. Je nach Lastrichtung verkehren lokbespannte Personenzüge oder Triebwagen, wobei alle drei Endpunkte des Y-förmigen Netzes hin und wieder direkt verbunden werden. In Hukovice besteht überdies oftmals Anschluss, unter anderem auch an den 2x täglich verkehrenden Eilzug von Ledeč nach Hradec Králové (Königsgrätz). Über den Bahnhof Plakvice ist die Region an das ČSD-Schnellzugnetz Richtung Praha und Brno angebunden.



Güterverkehr

Für den Güterverkehr ist die Strecke im vorderen Abschnitt von großer Bedeutung: Hier werden nicht nur die umfangreichen Industriegebiete von Setuza und Milevsko-vlečky, sondern auch einer der größten Truppenübungsplätze der Tschechoslowakischen Volksarmee über den Bahnhof Elcovice angebunden. Auf diesem werden regelmäßig Übungen des Warschauer Vertrages abgehalten, sodass auch Militär aus dem befreundeten Ausland anreist.

In den hinteren Abschnitten ist der Güterverkehr nur von lokaler Bedeutung. Ein beliebtes Frachtgut ist hier insbesondere das Pilsner-Bier aus Ledeč.

Sicherungstechnik

Der vordere Abschnitt bis Hukovice wird im Zugmeldeverfahren betrieben, jedoch ohne Streckenblock und meist ohne Ausfahrtsignale. Die beiden Stichstrecken nach Ledeċ und Verneřice bleiben hingegen unbesetzt. Für sie ist ein Dispatcher zuständig, der direkt neben dem Fahrdienstleiter in Hukovice sitzt und mit einem deutschen Zugleiter vergleichbar ist.

3. Personenverkehr

Allgemein werden nur Fahrzeuge mit UIC Nummern eingesetzt!

DR

Als Farbschema für die DR gelten folgende Farben: Grüner Wagenkasten und Graue Dächer. Es werden Wagen des Neu- Umbau- und Rekoprogram eingesetzt. Bei Fahrzeuge, die auf der Nebenbahn eingesetzt werden, ist aufgrund des leichten Oberbaus auf die zulässigen Streckenklassen der Wagentypen zu achten.

Wagengattypen – E5/Ba(a)g/Ba(a)gtr/Bghw/Bdghws/Abge/Bge/Tyb B/Typ Y/Typ YB
70/Bmh/Daa/Dag

ČSD

Als Farbschema für die ČSD gelten folgende Farben Grüner Wagenkasten und Graue Dächer.

Wagentypen – Be/ABa/Ba/Aa/BDa/Bai/Bp/Bap/Bmo/Blm/Balm/Dsd/Ds/Da

PKP

Als Farbschema für die PKP gelten folgende Farben: Grüner Wagenkasten und Graue Dächer.

Wagentypen – 111A/112A/120A/(Ryflak)/4 Teilige Doppelstockeinheit

4. Güterverkehr

Allgemein werden nur Fahrzeuge mit UIC Nummern eingesetzt!

Nahgüterzüge fahren mit Begleiterwagen (DR Pwg / ČSD Daa / PKP Pwg). Alle Güterzüge fahren mit Zugschluss. Einzelwagen benötigen eine eigene Wagenkarte, bei Ganzzügen kann eine Behelfs-Ganzzugwagenkarte ausgefüllt werden.

Schattenbahnhofsfarben

Wahren: Grün – Gelb

Ottleben-Hilbertsdorf Blau – Braun

Plakvice: Schwarz – Rot

Alle drei Schattenbahnhöfe sind mit direkten Durchgangsgüterzügen verbunden.

Stückgüter

Als Zentraler Stückgutknoten dient der Schattenbahnhof Wahren, dort werden alle Stückgüter für alle drei Länder zentral bearbeitet und verteilt.

Stückgutwagen werden mit den normalen Nahgüterzügen befördert. Es gibt keinen festen Stückgutumlauf. Jeder Bahnhofsbesitzer, der Stückgut empfangen/versenden will, muss eigene Frachtzettel mit Start- bzw. Zielfarbe „orange“ mitbringen.

Sonderzüge

Auf den Strecken Wahren–Plakvice und Königsfeld–Rehbrück–Plakvice–Elcovice sind im Fahrplan Sonderzugtrassen vorgesehen, die an der gestrichelten Linie und dem Fehlen einer Zuggattung erkennbar sind. Auf diesen Trassen können kurzfristige Ad-hoc-Züge verkehren, was vor allem für schwere Güterzüge genutzt wird. Sollte es sich um einen Militärzug handeln, gilt natürlich unter Strafandrohung höchste Verschwiegenheit.

Rübenkampagne: „Premnitzer Premiumzucker – raffiniert für Frieden und Sozialismus“



Im Spätsommer 1980 beginnt wieder Rübenkampagne in der Lausitz. Zur Versorgung des VEB Zuckerfabrik Premnitz „Otto Großendorf“ verkehren Rübenwagen aus Kieritzschau, Rehbrück und von den Bahnhöfen der DR-Nebenbahn, wo die örtlichen LPG'en ihr Plansoll erfüllen, damit die Werktätigen der DDR sich ihre wohlverdiente Freizeit versüßen können.

Für die Rübenkampagne wurden die Nahgüterzüge im Bereich Premnitz extra verstärkt und verkehren zweimal täglich. Auf der Stichstrecke nach Grünstädtel verkehren spezielle GmP-Züge, weil der tägliche Nahgüterzug sonst die Wagenmenge nicht befördern könnte.

Die Rübenwagen haben grundsätzliche Wendezettel. In jeder Session wird in Premnitz die in den Fahrplanunterlagen abgedruckte Zahl an Leerwagen für jede Betriebsstelle versendet. In den Sessionpausen ist der Außendienst der Zuckerfabrik zur Beladung aktiv. Insgesamt werden ca. 65 offene Zweiachser benötigt!