

Projekt "Freiberg (Sachs)" v 2.01

Tharandt - Freiberg (Sachs) - Karl-Marx-Stadt / Chemnitz

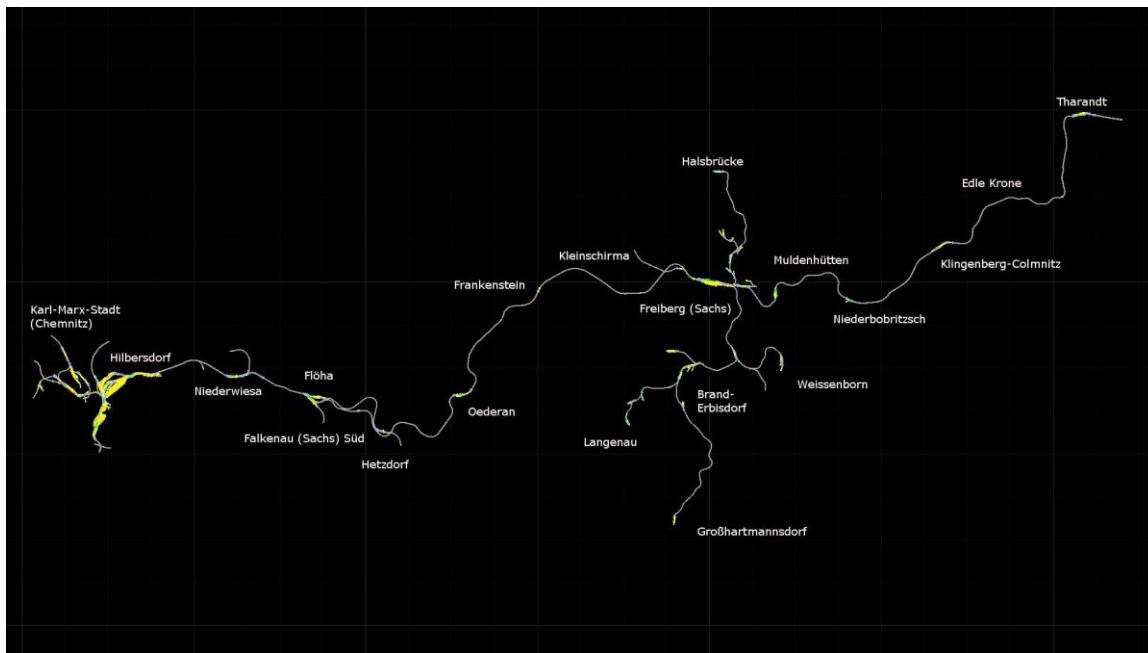


Inhaltsverzeichnis

Einleitung	Seite 2
Performance	Seite 2
Karl-Marx-Stadt oder Chemnitz	Seite 2
Realismus	Seite 3
Lizenzbestimmungen	Seite 3
Spendenlink	Seite 3
Installation	Seite 3
benötigte Downloads	Seite 4
Signalsysteme	Seite 9
Beschreibung der Strecke	Seite 9
Danksagungen	Seite 16
Disclaimer	Seite 16
Kontakt	Seite 17

Einleitung

Die Strecke „Projekt Freiberg (Sachs) V2.01“ ist eine Erweiterung für den Train Simulator 2018. Enthalten sind der 66 km lange, elektrifizierte Abschnitt Tharandt – Freiberg (Sachs) – Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) der Bahnstrecke Dresden – Werdau, weiterhin die nicht elektrifizierten Nebenbahnen Freiberg (Sachs) - Halsbrücke (8 km), Freiberg (Sachs) - Berthelsdorf (6 km), Berthelsdorf – Großhartmannsdorf (12 km), Brand-Erbisdorf – Langenau (4 km), sowie viele Industrieanschlüsse.



Performance

Durch die umfangreichen Gleisanlagen und die dichte Bebauung im Bereich Karl-Marx-Stadt / Chemnitz stellt die Strecke deutlich höhere Anforderungen an die benötigte Hardware, als die Version 1.1. Auf einem mittelmäßigen System werden die Frameraten in Karl-Marx-Stadt / Chemnitz nur um die 15-20fps betragen, auf leistungsfähigen Gaming-PCs sind keine Frameeinbrüche zu erwarten.

Auch die Arbeitsspeicherauslastung ist deutlich höher geworden, was von den Szenarioentwicklern etwas Fingerspitzengefühl bei der Auswahl des Rollmaterials für die Szenarien erfordert. Um Programmabstürze zu vermeiden, empfehle ich, dass der TS vor jedem Szenariostart neu gestartet wird. Das Abfahren mehrerer Szenarien hintereinander hat auch auf meinem leistungsfähigen System zu Abstürzen geführt.

Karl-Marx-Stadt oder Chemnitz

Da die Strecke an Gleispläne aus der Wendezeit (für die jüngeren 1989-1990) angelegt ist, stand die Frage im Raum, wie das heutige Chemnitz benannt wird. Während der DDR-Zeit trug die Stadt bekannterweise den Namen Karl-Marx-Stadt. Ich habe lange mit mir gerungen, aber für die Gleisbenennungen musste ich mich für einen der beiden Namen entscheiden. Da das Flair und die Infrastruktur der Strecke eher in die 70er bis 90er Jahre passt, habe ich mich für Karl-Marx-Stadt entschieden. Falls es Leute gibt, die mit diesem Namen eher negative Erinnerungen verbinden, gibt es alle Schilder im Bereich Karl-Marx-Stadt auch in einer Chemnitzer Variante. Zu finden sind diese in meinem Asset-Ordner „\Assets\KSTDIJA\Freiberg_V2\Scenery\Ausstattung.“

Ausgetauscht werden können diese am Besten mit dem Programm „RWTools“. Dazu vorher im Windows Explorer im Ordner „Assets\KSTDIJA\Freiberg_V2\Scenery\Ausstattung“ alles Schilder, die mit dem Dateinamen „Schild_KMS.....“ benannt sind löschen, oder besser umbenennen (dann können Sie die Änderungen auch wieder rückgängig machen). Dann mit RWTools die Strecke auf fehlende Assets überprüfen und die dann aufgelisteten Schilder mit der Chemnitzer Variante ersetzen (Dateien beginnen mit „Schild_Chemnitz...“)

Realismus

Die Strecke erhebt nicht den Anspruch, eine absolut detailgetreue 1:1 Umsetzung der realen Bahnstrecken um die Ortschaft Freiberg herum zu sein. Es handelt sich um einen Mix aus noch vorhandenen und bereits stillgelegten, oder abgebauten Bahnanlagen in der Region. Grundsätzlich war es mein Ziel, die Bahnanlagen in einem Zustand vor dem zurückliegenden und andauernden, massiven Rückbau, zu zeigen. Die verwendeten Gleispläne stammen aus den 60er bis 90er Jahren. Wo immer es möglich war, habe ich mich so gut wie möglich an diesen orientiert, abgesehen von einigen Einschränkungen, die der TS einem Streckenbauer nun einmal auferlegt. Da ich zugegebenermaßen nicht viel vom Objektbau verstehe, habe ich keine markanten Gebäude nachgebaut. Allerdings habe ich schon versucht, das Flair der originalen Strecke so gut wie möglich einzufangen.

Lizenzbestimmungen

Diese Strecke ist Freeware und darf kostenlos genutzt werden. Ein kommerzieller Vertrieb ist ohne vorherige Einwilligung des Autors nicht gestattet.

Eine Veränderung der Strecke und Veröffentlichung unter einem anderen Namen, bzw. Autor ist nicht gestattet, ohne mein vorheriges Einverständnis.

Die Verwendung der, in der Strecke enthaltenen, vom Autor erstellten Assets für kommerzielle Projekte ist nicht gestattet.

Der Autor übernimmt keine Verantwortung für eventuell entstehende Schäden, die durch die Verwendung der Dateien innerhalb des Ordners „Projekt_Freiberg_v2_0.rwp“ auftreten könnten.

Spendenlink

Wem diese Strecke gefällt, und wer mich gern dabei unterstützen möchte das Projekt zu pflegen und weiterzuentwickeln, kann gern eine Spende tätigen unter folgendem Link:

[Paypal-Spende](#)

Installation

Die Datei „Projekt_Freiberg_v2_01.rwp“ ist mit Hilfe des Paketmanagers zu installieren. Darin befindet sich der Streckenordner, der Assetordner „kstdija“, weitere benötigte Assets (Genehmigung dazu liegt mir vor) und der Ordner Manuals, mit den Installationsanleitungen und Fahrplänen. Der vorhandene Streckenordner der Version 1.1 wird dabei nicht überschrieben, es wird ein eigener Streckenordner angelegt. Der Streckenordner der Version 2.0 wird überschrieben. Voraussetzung zur einwandfreien Funktion der Strecke ist es, alle bzw. alle in der eigenen Train Simulator Installation fehlenden, untenstehenden Downloads zu installieren.

benötigte Downloads

Für die ordnungsgemäße Darstellung der Strecke sind einige Voraussetzungen nötig.
Zum einen muss natürlich der aktuelle Trainsimulator 2018 installiert sein.
Benötigt werden auch die Payware-Strecke „Hagen-Siegen“, die Freeware-Strecke „Altenburg-Wildau“, sowie das European Locos And Asset Pack (Payware), hier die Links:

Payware-Strecke „Hagen-Siegen (Ruhr Sieg Route Add-On)“:

<http://store.steampowered.com/app/208304/>

Freeware-Strecke „Altenburg-Wildau 2.0“

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1285-Altenburg-Wildau-2-0-for-TS2012/>

Payware “European Loco And Asset Pack” Achtung! In vielen Payware-Strecken bereits enthalten!

<http://store.steampowered.com/app/208300/>

Weiterhin werden diese 3 Pakete von UKTS benötigt, die nicht im Paketmanager sichtbar sind. Da der Download bei uktrainsim.com nur nach Registrierung möglich ist, und außerdem sehr lang dauert, finden Sie auch eine Link zu railsim-fr.com, wo der Download schneller von Statten geht.

Paket: Blocks-Lofts-Bridges #1

Provider: UKTS

Link:

http://www.uktrainsim.com/FreewarePacks/index.php?p=ThePacks&pack_id=BlocksLofts1

oder schneller aber auch nur mit Anmeldung bei railworks.fr :

<http://www.railsim-fr.com/forum/index.php?app=downloads&showfile=164>

Paket: Commercial #1

Provider: UKTS

Link:

http://www.uktrainsim.com/FreewarePacks/index.php?p=ThePacks&pack_id=Commercial1

oder schneller aber auch nur mit Anmeldung bei railworks.fr :

<http://www.railsim-fr.com/forum/index.php?app=downloads&showfile=166>

Paket: Industrial #1

Provider: UKTS

Link:

http://www.uktrainsim.com/FreewarePacks/index.php?p=ThePacks&pack_id=Industrial1

oder schneller aber auch nur mit Anmeldung bei railworks.fr :

<http://www.railsim-fr.com/forum/index.php?app=downloads&showfile=168>

Darüber hinaus werden noch einige Freeware-Downloads von diversen Seiten benötigt, die mit Hilfe des Paketmanagers zu installieren sind. Um unnötige Doppeldownloads zu vermeiden, hier erst einmal eine alphabetische Liste der Pakete, wie diese im Paketmanager auftauchen und dann

die Auflistung mit den aktuellen Download-Links (Stand Februar 2016).

- | | | | |
|-----|---------------------------------|-----|-----------------|
| 1. | Bahnhofsuhren_DR_V1.0 | von | Polygonzug |
| 2. | Bf- und Bw Objekte Paket V1.1 | von | rschally |
| 3. | bueunlicht | von | Engfer |
| 4. | Deutsche_Formsignale_V5.11 | von | Schuster |
| 5. | dkw_laternen_v2 | von | Holzlaender |
| 6. | dr_hektometersteine_v2.0 | von | Holzlaender |
| 7. | DR-Lf4_Lf5_pack | von | Holzlaender |
| 8. | DR-So2_und_So7-Tafeln | von | Holzlaender |
| 9. | gn-roundhouse | von | Michael Stephan |
| 10. | Grenzzeichen | von | Mathias Müller |
| 11. | Haltetafeln | von | Counterstrike12 |
| 12. | Hochspannungsmasten | von | Andi_M |
| 13. | ice | von | ice |
| 14. | JuRa Weichenlaternen v 1.2 | von | JuRa |
| 15. | lc_unb_alt | von | Engfer |
| 16. | Pfeiftafeln | von | Counterstrike12 |
| 17. | PR_Bahnhofsschilder2 | von | pawerbys |
| 18. | PR_Bahnhofsset_04 | von | pawerbys |
| 19. | PR_Hauserset_02 | von | pawerbys |
| 20. | PR_Hauserset_03 | von | pawerbys |
| 21. | PR_Hauserset_10 | von | pawerbys |
| 22. | PR_Hauserset_11 | von | pawerbys |
| 23. | PR_Hauserset_12 | von | pawerbys |
| 24. | PR_KommGebaude_02 | von | pawerbys |
| 25. | PR_KommGebaude_04 | von | pawerbys |
| 26. | PR_KommGebaude_05 | von | pawerbys |
| 27. | PR_KommGebaude_06 | von | pawerbys |
| 28. | SBS_Luftbruecke_1_0 | von | Schienenbus |
| 29. | stemmen | von | Engfer |
| 30. | TDR_Bockkran2 | von | TDR_1909 |
| 31. | Telegrafenmasten | von | Andi_M |
| 32. | Update Bf- und Bw Objekte Paket | von | rschally |
| 33. | vR_PZB_Magnete_V2_3 | von | vR Maik Goltz |
| 34. | wop_dr-endoftrack-tafeln | von | Holzlaender |
| 35. | wop_dr-tracks | von | Holzlaender |

Nachfolgend jetzt die benötigten Pakete 1-35 mit Download-Link.

1.
Paket: Bahnhofsuhren DR (animiert)v.1.0
Utilities: Bahnhofsuhren_DR_V1.0
Provider: Polygonzug
Link:
<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/2784-Bahnhofsuhren-DR-animiert/>

2.
Paket: Bf- und Bw Objekte Paket V1.1
Utilities: Bf- und Bw Objekte Paket V1.1

Provider: rschally

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1878-Bf-und-Bw-Objekte-Paket-V1-1/>

3.

Paket: BÜ unbeschr. mit Lichtsignal alt v.1.0

Utilities: bueunlicht

Provider: Mathias Müller

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1201-B%C3%9C-unbeschr-mit-Lichtsignal-alt-v-1-0/>

4.

Paket: Deutsche Formsignale V7.3 + Patch V7.36

Utilities: Deutsche_Formsignale_V7.3 + Deutsche_Formsignale_V7.3_Patch

Provider: Schuster

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1426-Deutsche-Formsignale-V5-11/>

5.

Paket: DR Weichenlaternen für Kreuzungsweichen V2.0

Utilities: dkw_laternen_v2

Provider: Holzlaender

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1196-DR-Weichenlaternen-f%C3%BCr-Kreuzungsweichen-v-2-0/>

6.

Paket: DR Hektometersteine v2.0

Utilities: dr_hektometersteine_v2.0

Provider: Holzlaender

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/2818-DR-Hektometersteine-v2-0/>

7.

Paket: DR Lf4/Lf5 Langsamfahrsignale v1.0

Utilities: DR-Lf4_Lf5_pack

Provider: Holzlaender

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1150-DR-Lf4-Lf5-Langsamfahrsignale-v-1-0/>

8.

Paket: DR So-Signale v 2.2

Utilities: DR-So-Tafeln

Provider: Holzlaender

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/2817-DR-Schachbrett-und-Schneepflugtafeln-v1-1/>

9.

Paket: Modular Roundhouse Kit

Utilities: gn-roundhouse

Provider: Michael Stephan

Link:

<http://www.golden-age-rails.com/rwscenry.html> (herunterscrollen bis Modular Roundhouse Kit, dann Download anklicken)

10.

Paket: Grenzzeichen.rwp v.1.0

Utilities: Grenzzeichen

Provider: Mathias Müller

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1159-Grenzzeichen-rwp-v-1-0/>

11.

Paket: DR Haltetafeln v1.0

Utilities: Haltetafeln

Provider: Counterstrike12

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1161-DR-Haltetafeln-v-1-0/>

12.

Paket: Hochspannungsmasten v.1.1

Utilities: Hochspannungsmasten

Provider: Andi_M

Link:

<https://railworks-austria.at/index.php/downloads/download/18-verschiedenes/90-hochspannungsmasten>

13.

Paket: Icepak v.1.0

Utilities: ice

Provider: ice

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1236-Icepak-v-1-0/>

14.

Paket: Deutsche Weichenlaternen V1.2

Utilities: JuRa Weichenlaternen v 1.2

Provider: JuRa

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1198-Deutsche-Weichenlaternen-v-1-2/>

15.

Paket: Unbeschränkter Bahnübergang alt v.1.0

Utilities: lc_unb_alt

Provider: Engfer

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1205-Unbeschränkter-Bahn%C3%BCbergang-alt-v-1-0/>

16.

Paket: DR Pfeiftafeln v.1

Utilities: Pfeiftafeln

Provider: M.Müller

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1162-DR-Pfeiftafeln-v-1/>

17.-27.

Paket: PR_Mega_Package_01

Utilities: diverse

Provider: pawerbys

Achtung! Folgende Pakete aus dem Mega-Pack müssen mindestens installiert werden:

PR_Bahnhofsschilder2.rwp

PR_Bahnhofsset_04.rwp

PR_Hauserset_02.rwp

PR_Hauserset_03.rwp

PR_Hauserset_10.rwp

PR_Hauserset_11.rwp

PR_Hauserset_12.rwp

PR_KommGebaude_02.rwp

PR_KommGebaude_04.rwp

PR_KommGebaude_05.rwp

PR_KommGebaude_06.rwp

Link:

<http://www.railsimulator.net/wsif/index.php/Entry/385-PR-Mega-Package-01/>

28.

Paket: Luftbrückenset v.1.0

Utilities: SBS_Luftbruecke_1_0

Provider: Schienenbus

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/875-Luftbr%C3%BCckenset-v-1-0/>

29.

Paket: Bahnhofsset Stimmen v. 1.0

Utilities: stimmen

Provider: Engfer

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/885-Bahnhofsset-Stimmen-v-1-0/>

30.

Paket: RW-Bockkran2

Utilities: TDR_Bockkran2

Provider: TDR_1909

Link:

http://www.railomanie.de/cms002/files?RW/Objekte/TDR_Bockkran2.rwp

31.

Paket: ÖBB Telegrafmasten-Set v.1.0

Utilities: Telegrafmasten

Provider: Andi_M

Link:

<https://railworks-austria.at/index.php/downloads/download/17-signale/91-telegrafenmasten-set>

32.

Paket: Update Erweiterung für das Bf- und Bw Objekte Paket

Utilities: Update Bf- und Bw Objekte Paket

Provider: rschally

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1443-Update-Erweiterung-f%C3%BCr-das-Bf-Bw-Objekte-Paket/>

33.

Paket: virtualRailroads PZB Magnete v.2.3

Utilities: vR_PZB_Magnete_V2_3

Provider: vr Maik Goltz

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/1146-virtualRailroads-PZB-Magnete-v-2-3/>

34.+35.

**Achtung! Bitte die wop_dr-endoftrack-tafeln.rwp und die wop_dr-tracks 3.0 installieren!!
Die Schmalspurgleise 750mm werden für diese Strecke nicht benötigt.**

Paket: DR Gleisset v.3.2

Utilities: wop_dr-endoftrack-tafeln / wop_dr-tracks_3.0

Provider: Holzlaender

Link:

<http://rail-sim.de/forum/wsif/index.php/Entry/3074-DR-Gleisset-3-0/>

Signalsysteme

Die Hauptstrecke Tharandt – Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) ist komplett mit dem HL-Signalsystem ausgestattet. Hier finden Sie eine gute Darstellung der möglichen Signalanzeigen:

<http://de.wikipedia.org/wiki/HL-Signalsystem>

Alle Nebenbahnen sind mit Formsignalen versehen:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Formsignal>

Beschreibung der Strecke

Dresden-Werdau

Kernstück meines Projektes ist der Abschnitt der elektrifizierten Hauptstrecke Dresden – Werdau zwischen Tharandt, über Freiberg (Sachs), bis Karl-Marx-Stadt (Chemnitz). Beginn der Strecke ist zwischen den Bahnhöfen Freital-Hainsberg West und Tharandt bei Kilometer 11,8. Bis zum Bahnhof Tharandt befindet sich rechts neben den Hauptgleisen ein separates Gütergleis.

Der Tharandter Bahnhof liegt im Tal der wilden Weißeritz, am Streckenkilometer 13,7 auf einer Höhe von 208 Metern. Ich habe den Bahnhof nach einem Gleisplan von 1987 gebaut. Da der Bahnhof durch die „Jahrhundertflut“ von 2002 fast komplett zerstört wurde, erinnert heute nichts mehr an die weitläufigen Gleisanlagen.

Von Tharandt aus folgt die Strecke der Wilden Weißeritz talaufwärts. Gleich hinter Tharandt liegt der engste Bogen der Strecke mit einem Radius von ca. 215 m. Danach geht es mit einer maximalen Steigung von 25 Promille in Richtung Bahnhof Edle Krone. Auf diesem Weg windet sich die

Strecke durch das Tal und überquert mehrfach die Wilde Weißeritz und die Plenner Straße. Bei Kilometer 15,9 wird die Blockstelle „Breiter Grund“ passiert.

Der Bahnhof Edle Krone (km 18,0) liegt malerisch in einer Kurve, direkt von dem gleichnamigen Tunnel, übrigens dem einzigen Tunnel auf der ganzen Strecke. Edle Krone ist seit der Elektrifizierung der Strecke in den 60er Jahren, ein reiner Durchgangsbahnhof. Vorher gab es hier ein Abstellgleis für Hilfslokomotiven zur Unterstützung der Dampfzüge bei den Bergfahrten. Kurz nach Edle Krone verlässt die Strecke den Lauf der Wilden Weißeritz und arbeitet sich mit einer Maximalsteigung von 26 Promille, die Tharandter Rampe hinauf nach Klingenberg-Colmnitz. Bei Kilometer 21,5 liegt die Blockstelle „Seerenteich“, auf einem Plateau neben dem gleichnamigen Gewässer.

Am Kilometer 25,4 erreicht die Strecke den Bahnhof Klingenberg-Colmnitz auf einer Höhe von 436 Metern. Dies ist der höchste Punkt der Strecke. Klingenberg-Colmnitz war bis Anfang der 70er Jahre Umsteigebahnhof zu den Schmalspurbahnen des Wilsdruffer Netzes. Von hier konnte man damals zum Beispiel nach Frauenstein und Oberdittmannsdorf „dampfen“. Das Gleisfeld der Schmalspurbahn befand sich auf der Rückseite des Bahnhofsgebäudes, der Bahnhof stand sozusagen zwischen den Gleisen. Das Gleisbild entspricht weitestgehend dem Stand Ende der 80er Jahre, wobei ich sagen muss, dass mir hier nur recht schlechtes Kartenmaterial zur Verfügung stand. Von Klingenberg-Colmnitz aus fällt die Strecke leicht ab, bis zum Bahnhof Niederbobritzsch bei Kilometer 30,8. Da dieser Streckenabschnitt recht geradlinig verläuft, kann hier mit Höchstgeschwindigkeit 100 km/h gefahren werden. Unterwegs wird die Ortschaft Colmnitz auf einem 148 m langen und 25 m hohem Viadukt überspannt. Der Bahnhof Niederbobritzsch wurde einem Gleisplan von 1965 nachempfunden, und umfasst neben den beiden Richtungsgleisen noch ein Gütergleis, sowie einen Abzweig zur örtlichen BHG (Bäuerliche Handelsgenossenschaft). Direkt hinter dem Bahnhof wird die Ortschaft Niederbobritzsch auf einem 14 m hohen und 175 m langem Brückenbauwerk überquert. Danach schlängelt sich die Trasse leicht bergab in Richtung Muldenhütten. Wegen der vielen engen Kurven beträgt die Streckengeschwindigkeit hier nur 80 km/h.

Auf einer Höhe von 395 m, bei Kilometer 35,9 wird der Bahnhof Muldenhütten erreicht. Der Gleisverlauf entspricht einem Plan von 1965. Lediglich der Gleisübergang zwischen den beiden Hauptgleisen wurde versetzt, damit die Kurven mit Überhöhung gebaut werden konnten. Eigentlich befand sich dieser in der scharfen Linkskurve direkt vor dem Bahnhof. Neben der Hauptstrecke liegen die Anschlussgleise der örtlichen Verhüttungsindustrie, die dem Bahnhof den Namen gab. Weiter geht es leicht bergauf in Richtung Freiberg (Sachs). Kurz hinter dem Bahnhof Muldenhütten überspannt ein 195 m langer und 45 m hoher Viadukt die Freiburger Mulde. Kurz vor Freiberg verläuft die Strecke in einem Felskanal, bis sie sich kurz vor dem Freiburger Bahnhof aufgabelt. Die linken Gleise führen zu den Bahnsteigen, die rechten zum Güterbahnhof. Über der Gabelung überqueren die Nebenbahnen aus Richtung Halsbrücke und Berthelsdorf kommend die Hauptstrecke.

Mit dem Streckenkilometer 40 wird auf einer Höhe von 413 m der Bahnhof Freiberg (Sachs) erreicht. Die Gleisverläufe entsprechen weitestgehend dem Stand zur Wendezeit 1989. Lediglich das, sich damals schon nicht mehr in Betrieb befindliche, Bahnbetriebswerk (BW) mit dem Ringlokschuppen wurde wieder reaktiviert. Der heutige Bahnhof hat mit dieser Gleispracht nichts mehr zu tun. Neben den Bahnsteiggleisen sind nur noch einige Gütergleise vorhanden, die zum Abstellen ausgedienter Waggons dienen. Güterbahnhof und BW sind zu großen Teilen rückgebaut, nur die Güterschuppen stehen noch.

Weiter geht es, mit leichter Steigung, in Richtung Kleinschirma. Bis kurz vor die Blockstelle Hospitalwald verläuft links neben der Hauptstrecke das Gleis der Nossener Bahn, als Parallelgleis. Nach der Blockstelle fällt die Strecke wieder ab. Hinter dem Hospitalwald kann wieder mit Tempo 100 km/h gefahren werden.

Der Bahnhof Kleinschirma liegt oberhalb der Ortschaft auf einer Höhe von 415 m, am Streckenkilometer 45,4.

Danach fällt der Streckenverlauf weiter ab, über den 39 Meter hohen Wegfarther Viadukt bis zum

Bahnhof Frankenstein (Sachs). Auch hier stand mir nur ein Gleisplan von 1965 zur Verfügung. Neben den Hauptgleisen liegen noch ein Abstellgleis und ein Gewerbeanschluss. Jetzt steigt die Strecke wieder an, vorbei an der Blockstelle „Kaltes Feld“ (km 52,2), bis zur Blockstelle „Memmendorf“ bei Kilometer 54,4. Danach geht es wieder mit reduzierter Geschwindigkeit abwärts bis zum Bahnhof Oederan.

Der Oederaner Bahnhof wurde auch nach einem Gleisplan von 1965 gebaut. Vor der Elektrifizierung der Strecke gab es hier sogar eine Drehscheibe, um die Hilfsloks für die Fahrt über die Oederaner Rampe wenden zu lassen. Neben den Hauptgleisen gibt es zwei Ausweichgleise für Güterzüge um Überholungen zu ermöglichen. Hinter dem anschließenden Ladegleis gibt es noch einen Industrieanschluss zum Textilwerk.

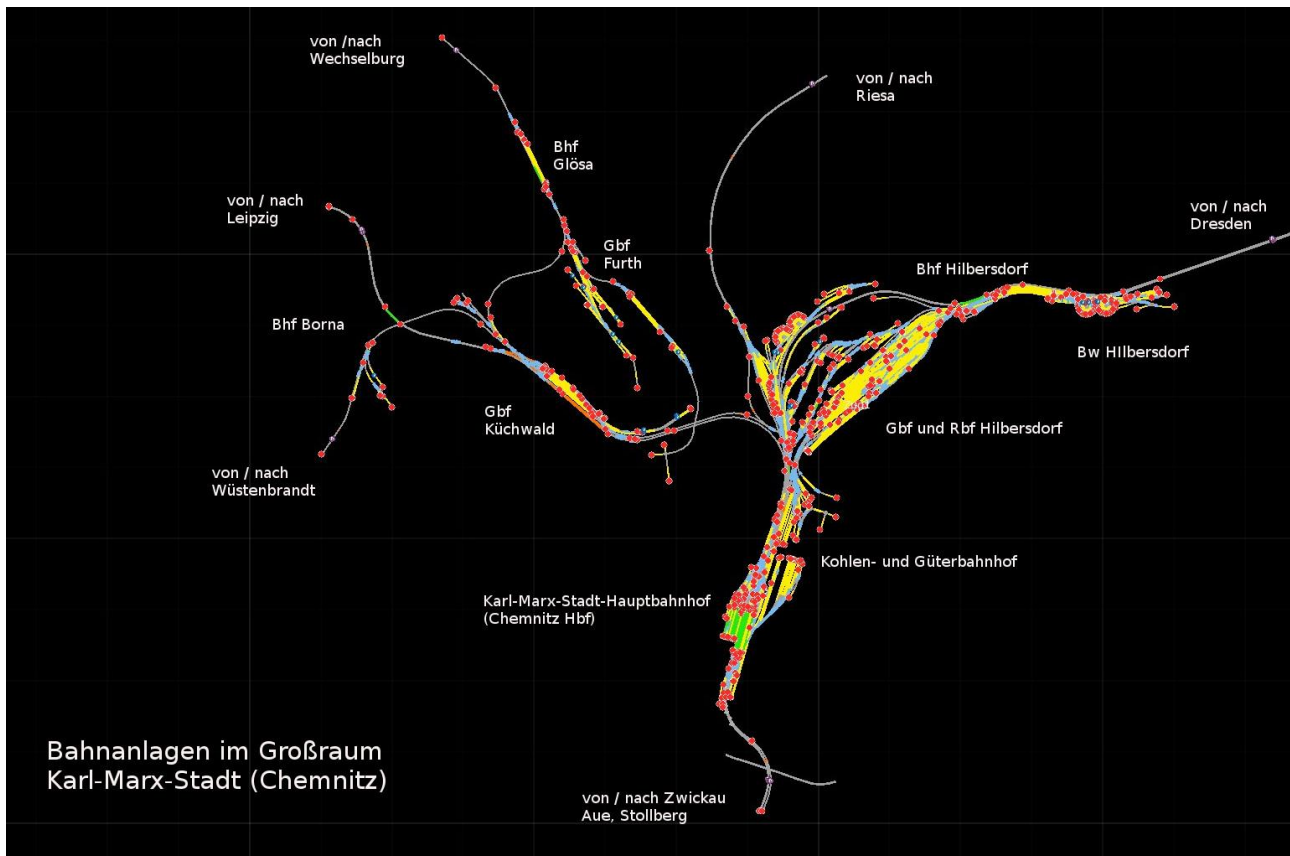
Unmittelbar hinter dem Bahnhofsgelände beginnt das Gefälle der Oederaner Rampe. Bergab kann hier 100 km/h gefahren werden, bergauf nur 80 km/h. Daraus resultiert ein Unterschied der Fahrplanzeit von 2 Minuten zwischen Oederan und Falkenau (Sachs) Süd, je nachdem, ob bergan oder bergab gefahren wird. Vorbei an der Blockstelle „Breitenau“ bei Kilometer 59,1 geht es abwärts bis zur Blockstelle „Hetzdorf“. Nach einer scharfen Kurve erreicht die Strecke den imposanten Hetzdorfer Viadukt. Mit einer Länge von 325 m und einer Höhe von 43 m ist er das größte Brückenbauwerk auf dem, von mir nachgebauten, Streckenabschnitt. Da die Strecke in einem sehr engen Radius über den Viadukt verläuft, musste hier im Verlauf der Geschichte die Höchstgeschwindigkeit mehrfach herabgesetzt werden, um Schäden an dem Bauwerk vorzubeugen. Die von mir umgesetzte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h war bis zur Stilllegung des Viaduktes aktuell. Kurz vor der Wendezeit wurde bereits mit dem Bau einer Streckenabkürzung zwischen dem Block Hetzdorf und dem Bahnhof Falkenau (Sachs) Süd begonnen. Seit der Fertigstellung 1992 ist der alte Viadukt außer Betrieb, heute verläuft ein Wanderweg darüber.

Am Kilometer 64,7 wird auf einer Höhe von 310 m der Bahnhof Falkenau (Sachs) Süd erreicht. Nach dem vorhandenen Gleisplan von 1965 gab es neben der Hauptstrecke noch einen Güteranschluss. Nach Auskunft meines Großvaters gab es früher noch Parallelgleise für die, auf der Oederaner Rampe benötigten, Hilfsloks.

Nach dem Bahnhof geht es weiter abwärts bis zum Bahnhof Flöha. Dieser hatte keine große Bedeutung als Güterbahnhof, dafür vereinigten sich hier mehrere Nebenbahnen. Hier stand mir ein Gleisplan von 1988 zur Verfügung, nach dem gebaut wurde. Es gibt drei Bahnsteige, der mittlere für die Hauptstrecke, die beiden äußeren für die Nebenstrecken. Flöha ist Ausgangspunkt der Strecken nach Reizenhain und Annaberg-Buchholz. Etwas abseits des eigentlichen Bahnhofs befinden sich noch die Überreste des ehemaligen Kommutauer Bahnhofes. Dessen Gleise wurden vorwiegend als Abstellgleise und Werkstattgleise genutzt. Im hinteren Bereich gibt es noch ein Anschlussgleis für den örtlichen Kohlehandel. Hinter dem Flöhaer Bahnhof überquert die Strecke die Zschopau, direkt neben der Brücke liegt der Zusammenfluss dieser, mit der Flöha.

Einige hundert Meter hinter der Zschopau-Brücke zweigt nach links ein zusätzliches Güterzuggleis ab, welches bis zum Güterbahnhof Hilbersdorf parallel zu den Personenzuggleisen verläuft. Vor dem Bahnhof von Niederwiesa überquert die Strecke auf einem Damm die hier einmündende Strecke Roßwein - Niederwiesa. Wer sich den Bahnhof Niederwiesa heute auf Satellitenaufnahmen ansieht, wird feststellen, dass das heutige Gleisbild sehr stark von dem, von mir nachgebauten Zustand abweicht. Hier wurde nach der Wende der komplette Damm abgetragen und das Gleisbild und die Lage der Bahnsteige stark verändert.

Hinter Niederwiesa steigt die Strecke weiter leicht an, bis sie in Höhe des Bahnbetriebswerkes Hilbersdorf wieder abfällt, bis nach Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) hinein. Ab dem Bw Hilbersdorf beginnen links der Strecke die Gleisanlagen des Güter- und Rangierbahnhofs Hilbersdorf. Dieser war zu DDR Zeiten der zweitgrößte Rangierbahnhof hinter Dresden-Friedrichstadt. Fast die kompletten Gleisanlagen liegen in einem natürlichen Gefälle, der Bereich zwischen Bahnbetriebswerk und dem Personenbahnhof Hilbersdorf dient dabei als Ablaufberg. Hier wurden die Waggons mittels einer Seilzuganlage abgedrückt und auf die diversen Gleisharfen verteilt. In Höhe des Befehlsstellwerkes 3 befinden sich die Bahnsteige des Bahnhofes Karl-Marx-Stadt – Hilbersdorf.



Nach dem Bahnhof fällt die Strecke weiter ab und umfährt in einem großen Bogen das RAW Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), welches in einer Senke zwischen dem Güterbahnhof und der Hauptstrecke liegt. Kurz vor der RAW-Brücke vereinigt sich die Hauptstrecke mit den Gleisen aus Richtung Riesa und Leipzig. Auf Höhe des Kohlen- und Güterbahnhofes Karl-Marx-Stadt werden die Gleise vom Güterbahnhof Hilbersdorf über einen Damm auf das Niveau des Hauptbahnhofes abgesenkt. Nun erreichen wir den Hauptbahnhof Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) mit seiner markanten Bahnhofshalle aus den 70er Jahren. Ganz links befindet sich der Außenbahnsteig, von dem aus die Züge in Richtung Aue und Stollberg abfahren und ankommen. Auf der linken Seite der Bahnhofshalle befinden sich die Durchfahrtgleise in Richtung Zwickau / Plauen, rechts die Kopfbahnsteige für die Züge aus Richtung Leipzig, Riesa und Wechselburg. Direkt hinter dem Bahnhofsgebäude fällt die Strecke stark ab, um unter dem Straßenniveau der Dresdner Platz zu unterqueren. Parallel zur Hauptstrecke verläuft hier das Gleis nach Aue / Stollberg. Hinter einer weiten Kurve endet die nachgebildete Strecke.

Wer noch an weiteren Informationen interessiert ist, dem empfehle ich diesen Link:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Dresden%E2%80%93Werdau

Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) – Riesa

Die Bahnstrecke von Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) nach Riesa ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke, die im Hauptbahnhof beginnt. Auf Höhe der RAW-Brücke verlässt sie die Strecke Dresden-Werdau und umfährt den Außenbahnhof Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), der vor allem zum Abstellen nicht benötigter Zugarnituren verwendet wird. In Höhe der Abzweigstelle Furth

verbindet sie sich mit dem Zufahrtsgleis vom Güterbahnhof Hilbersdorf. Und verläuft ab jetzt zweispurig. Einige hundert Meter nach der Abzweigstelle endet die Nachbildung der Strecke.

Wer mehr lesen möchte, hier gibt es Informationen:

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Riesa%E2%80%93Chemnitz

Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) – Leipzig

Vom Hauptbahnhof kommend, zweigt die nicht elektrifizierte Strecke nach Leipzig, vor der RAW-Brücke nach links ab. Auf einer langgestreckten Bogenbrücke wird der Fluss Chemnitz überquert. Parallel wird auf einer separaten Brücke die Strecke vom Güterbahnhof Hilbersdorf abgesenkt. Rechter Hand liegen die Kohleentladungen des Heizkraftwerkes. Diese werden vom nun kommenden Güterbahnhof Küchwald aus bedient. Hier kommen die Kohlezüge aus den Braunkohlerevierern zwischen Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) und Leipzig an. Auf dem Gelände befindet sich eine Auftauhalle, damit eingefrorene Kohleladungen wieder aufgetaut werden können, um das Kraftwerk damit zu versorgen.

Hinter Küchwald passieren wir noch den Bahnhof Karl-Marx-Stadt – Borna, einige hundert Meter danach endet die Nachbildung der Strecke.

Weitere Informationen gibt es hier bei Wikipedia:

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Neukieritzsch%E2%80%93Chemnitz

Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) – Wechselburg

Vom Hauptbahnhof Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) kommen, teilt sich die Strecke die ersten Kilometer mit der Trasse nach Leipzig. Hinter dem Gbf Küchwald zweigt die einspurige, nicht elektrifizierte Nebenbahn in einer scharfen Rechtskurve ab, in einem starken Gefälle wird das Chemnitztal erreicht. Kurz vor Überquerung der Chemnitz, kommen rechts die Gleisanlagen des Güterbahnhofes Karl-Marx-Stadt – Furth ins Blickfeld. Von hier verlaufen außerdem Anschlussgleise zum Heizkraftwerk.

Hinter der Chemnitzbrücke erreichen wir den Haltepunkt Glösa. Dahinter führt die Strecke unter der Autobahn hindurch und endet dort.

Nähere Informationen zu dieser Bahnlinie finden Sie hier:

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Wechselburg%E2%80%93K%C3%BCchwald

Freiberg (Sachs) – Halsbrücke

Die Bahnstrecke Freiberg (Sachs) – Halsbrücke war eine nicht elektrifizierte Nebenbahn, die bis zur Stilllegung 1995, die Bergstadt Freiberg mit dem Bergbau- und Hüttenrevier von Halsbrücke verband. Der Personenverkehr zwischen den beiden Städten wurde bereits 1975 eingestellt. Da ich als Kind oft in der Umgebung des Bahnhofes Freiberg (Sachs) Ost und dem benachbarten Hüttengelände gespielt habe, drang es sich auf, im Rahmen dieses Projektes, diese Strecke wiederzubeleben.

Im Freiburger Bahnhof beginnt die Strecke am östlich gelegenen Kopfbahnsteig. Nach einem kurzen Anstieg wird nach links abbiegend die Hauptstrecke Dresden-Werdau überquert.

Unmittelbar hinter der Brücke zweigt rechts das Anschlussgleis zur Feinzinkfabrik ab. Wir folgen der Strecke weiter im Bogen nach rechts und erreichen kurz hintereinander die Werksanschlüsse des

Schrotthandels und der Schuhfabrik bzw. des Schlachthofes. In einer Rechtskurve geht es weiter bis zum Bahnhof Freiberg (Sachs) Ost.

Man sieht es dieser Station an, dass die Prioritäten nie beim Fahrgastverkehr gelegen haben. Am Ende des Bahnhofsbereiches zweigen mehrere Industrieanschlüsse ab, unter anderem zum Brennstoffinstitut und dem Heizkraftwerk, sowie zur Himmelfahrtsgrube und dem Porzellanwerk. Das Gleisbild entspricht dem Bauzustand von 1965.

Die eigentliche Strecke verläuft parallel zu den Industrieanschlüssen in einem tiefen Einschnitt. Ab hier geht es stetig bergab mit einem Gefälle von bis zu ca. 25 Promille.

Nach kurzer Fahrt erreichen wir den Haltepunkt Tuttendorf. Der Ort wird in einem großen Bogen durchquert, dann geht es weiter bergab nach Halsbrücke.

Der Bahnhof Halsbrücke ist Endpunkt dieser kurzen Nebenbahn. Neben dem Personenbahnsteig gibt es diverse Güter- und Verladegleise. Hier habe ich mich weitestgehend an einem Gleisplan aus 1965 orientiert, der jedoch sehr verzerrt und unmaßstäblich war. Ein maßstäblicher Plan aus 1918 war hier eine gute Hilfe.

Wer noch an weiteren Informationen interessiert ist, dem empfehle ich diese Links:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Freiberg%E2%80%93Halsbr%C3%BCcke
http://www.sachsenschiene.net/bahn_alt/index.htm

Flöha – Annaberg-Buchholz

Eigentlich ist es ja etwas vermessen, diese Strecke hier aufzuführen, schließlich sind nur 1,5km davon nachgebaut. Damit sich aber keiner fragt, wohin dieses Gleis aus dem Flöhaer Bahnhof hinausführt, mache ich es trotzdem.

Am südlichen Bahnsteig von Flöha beginnt die Zschopautalbahn in Richtung Annaberg-Buchholz. Ich habe lediglich ein kleines Stück dieser Strecke, bis kurz vor den Haltepunkt Flöha-Plaue nachgebaut, um KI-Züge in den Bahnhof Flöha einfahren zu lassen.

Wer mehr über diese Strecke erfahren möchte, dem sei dieser Link an's Herz gelegt:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Annaberg-Buchholz_und_Bf%E2%80%93Fl%C3%B6ha

Flöha – Reitzenhain

Eine weitere Strecke, die in Flöha beginnt, führt nach Reitzenhain. Ursprünglich führte die Strecke sogar bis Komotau (Chomutov) und begann im danach benannten Komotauer Bahnhof, der direkt neben dem eigentlichen Flöhaer Bahnhof liegt und nur noch als Abstellbereich genutzt wird.

Der Streckenverlauf beginnt mit Kilometer 57,9 am nördlichen Bahnsteig des Bahnhofs Flöha und zählt herunter, bis zur tschechischen Grenze bei Reitzenhain.

Die Fahrt beginnt parallel zur Hauptstrecke Dresden-Werdau, steigt im Gegensatz zu dieser aber nur minimal an. Im Tal der Flöha schlängelt sich die nicht elektrifizierte Strecke bis zum Haltepunkt Falkenau (Sachs). Dem Flussverlauf folgend geht es weiter bis zum Bahnhof Hetzdorf. Schon weit vor dem Bahnhof hat man einen malerischen Ausblick auf das Hetzdorfer Viadukt, auf dem die Hauptstrecke das Flöhatal überquert.

Der Bahnhof Hetzdorf entspricht einem Gleisplan von 1990. Vormalig begann hier eine Schmalspurbahn in Richtung Eppendorf. Zur damaligen Zeit war das Gleisbild weitaus größer und beinhaltete auch alle bahnbetrieblichen Anlagen der Schmalspurbahn, sowie die Möglichkeit Normalspurwaggons auf Schmalspur-Rollböcke umzusetzen.

Die Strecke führt noch ein Stück in das Flöhatal hinein, um das Streckenende im Wald zu verstecken.

Viel mehr Informationen gibt es hier:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Reitzenhain%E2%80%93Fleßberg
http://de.wikipedia.org/wiki/Schmalspurbahn_Hetzdorf%E2%80%93Eppendorf%E2%80%93Großhartmannsdorf

Nossen – Holzhau

Die Bahnstrecke von Nossen nach Holzhau ist eine einspurige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Früher führte die Bahn bis ins tschechische Moldau (Moldava), heute ist in Holzhau Schluss. Der Personenverkehr zwischen Nossen und Freiberg wurde bereits 1977 eingestellt.

In meinem Projekt habe ich den Streckenverlauf von Kilometer 19,8 bis 31,2 nachgebaut.

Aus Richtung Nossen gesehen beginnen wir in der Nähe der Ortschaft Kleinschirma. Wir durchqueren den Hospitalwald von Freiberg und unterqueren bei Kilometer 21,5 die Hauptstrecke Dresden-Werdau. Kurz danach liegt linker Hand der Industrieanschluss zum Forschungsinstitut für Aufbereitung (FIA). Hinter der Unterführung Chemnitzer Straße verläuft die Strecke parallel zur Hauptstrecke. Die Nebenbahn nutzte den südlichen Bahnsteig des Freiburger Bahnhofes. Parallel zur Strecke Freiberg – Halsbrücke steigt die Strecke an und überquert in einer Rechtskurve die Zufahrtsgleise zum Güterbahnhof Freiberg. Mit mäßigem Anstieg geht es weiter bis zum Bahnhof Berthelsdorf. Ich habe die Gleise nach dem Stand 1965 verlegt, da damals noch eine Laderampe und ein Gütergleis existierten, was den Bahnhof für Szenariobauer etwas interessanter macht. Hier zweigt außerdem die Strecke Berthelsdorf – Großhartmannsdorf / Langenau ab.

Weiter in Richtung Holzhau, kurz nach der Bahnhofsausfahrt, zweigt linker Hand eine kurze Stichstrecke zur Papierfabrik Weissenborn ab. Nach einer langgezogenen Rechtskurve erreichen wir den Haltepunkt Berthelsdorf Ort. Kurz dahinter endet die Strecke.

Weitere Informationen gibt es hier:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Nossen%E2%80%93Moldau
http://www.sachsenschiene.net/bahn_alt/index.htm

Berthelsdorf – Großhartmannsdorf / Langenau

Im Bahnhof Berthelsdorf zweigt von der Strecke Nossen-Holzhau eine eingleisige Stichstrecke nach Brand-Erbisdorf ab. Dort gabelt sie sich in zwei Streckenäste auf, einmal nach Großhartmannsdorf und nach Langenau.

Beginnend am Bahnhof Berthelsdorf umfahren wir den Hüttenteich Berthelsdorf. In einer leichten Steigung geht es zum Haltepunkt Zug. Dieser ist, aus dieser Richtung kommend, sehr schlecht zu erkennen, da er unmittelbar in einer steilen Linkskurve liegt. Rechts neben uns befindet sich der Werksanschluss der Zuger Lederwerke. Vor uns nach rechts abzweigend, liegt das Zufahrtsgleis zur ehemaligen Leuchtmittelfabrik NARVA. Dort befindet sich unter anderem ein kleines Containerterminal. Weiter geht es geradeaus zum Bahnhof Brand-Erbisdorf. Links neben uns auf der Anhöhe befinden sich die umfangreichen Gleisanlagen des Press- und Schmiedewerkes. Der Bahnhof Brand-Erbisdorf umfasst die beiden Bahnsteiggleise nach Großhartmannsdorf und Langenau, sowie einige Rangiergleise und Laderampen. Bis 1975 gabelte sich die Strecke hier auf. Das linke Richtungsgleis führte nach Großhartmannsdorf, das rechte, heute noch erhaltene, aber 1998 stillgelegte Gleis, nach Langenau.

Wenden wir uns aber zuerst der Strecke nach Großhartmannsdorf zu. Das Gleis führt durch die Ortschaft Brand-Erbisdorf, bis zum Anschluss des ehemaligen Korksteinwerkes. Danach führt die Strecke über Felder und durch Wälder zum Haltepunkt Müdisdorf. Dieser liegt recht weit außerhalb der eigentlichen Ortschaft. Danach geht es weiter bis zum Bahnhof Großhartmannsdorf, dem Ende der Strecke. Neben dem Personenbahnsteig gibt es hier ein paar Rangiergleise, einen Lokschuppen und Versorgungsstationen für Dampf- und Dieselloks.

Die Strecke nach Langenau biegt kurz hinter dem Bahnhof Brand-Erbisdorf in einer Rechtskurve ab. Nach kurzer Fahrt erreichen wir den Haltepunkt Brand-Erbisdorf. Kurz dahinter liegt der Gleisanschluss der örtlichen BHG. Die nun folgende Brücke überspannt die Untere Dorfstraße. Hier ist eine Langsamfahrstelle mit 20 km/h eingerichtet. Die marode Brücke gibt einfach nicht mehr her. Wir folgen dem Streckenverlauf und erreichen den Haltepunkt Himmelsfürst. Hier zweigt ein Anschlussgleis zum „Vertrau auf Gott“ - Schacht ab. Hinter dem Haltepunkt führt die Strecke wieder über eine Brücke und, man erwartet es schon, auch hier sind wieder maximal 20 km/h erlaubt. Nach rechts zweigt das Anschlussgleis zum Glückauf – Schacht ab, wir folgen der Hauptstrecke nach links. Kurz danach wird der Endbahnhof Langenau (Sachs) erreicht. Auch hier findet man Versorgungseinrichtungen für Dampf- und Dieselloks.

Mehr zum Lesen gibt es zum Beispiel hier:

http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Berthelsdorf%E2%80%93Gro%C3%9Fhartmannsdorf
http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Brand-Erbisdorf%E2%80%93Langenau
http://www.sachsenschiene.net/bahn_alt/index.htm

Danksagungen

Ich möchte mich bei allen bedanken, die mir über die lange Bauzeit hinweg immer wieder Mut gemacht haben, dieses Projekt weiterzumachen und letztendlich auch zu beenden. Weiterhin bedanke ich mich bei allen Asset-Erstellern, die mit ihrer Arbeit sehr dazu beitragen, dass Strecken abwechslungsreich und ansprechend ausgestaltet werden können.

Einen besonderen Dank möchte ich dem rail-sim.de – user „Heiko“ aussprechen, der mir freundlicherweise das Gebäude und die Bahnsteige des Karl-Marx-Städter / Chemnitzer Hauptbahnhofs gebaut hat. Ohne seine Arbeit hätte die Strecke nicht in dieser Art erscheinen können, da ich selbst nur minimale Kenntnisse im Objektbau besitze. Vielen Dank Heiko.

Weiterhin möchte ich mich bei dem rail-sim.de user „ice“ für das Bahnhofgebäude von Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf bedanken.

Ein weiterer besonderer Dank geht an Beekay, der mir gestattet hat, die Szenerieobjekte seiner Dampflok-Addons BR03 und BR95 mit der Strecke mitzugeben.

Disclaimer

Mit dem Urteil vom 12. Mai 1998 hat das Landgericht Hamburg entschieden, dass man durch die Anbringung eines Links die Inhalte der gelinkten Seiten ggf. mit zu verantworten hat. Dies kann nur dadurch verhindert werden, dass man sich ausdrücklich von diesem Inhalt distanziert. Deshalb distanzieren ich mich hiermit ausdrücklich von allen Inhalten aller verlinkten Seiten in dieser Installationsanleitung und mache mir deren Inhalte nicht zu Eigen.

Kontakt

Falls ihr Fragen oder Hinweise zu diesem Streckenprojekt habt, könnt ihr mich erreichen unter:

kstdija@gmail.com

oder auf www.rail-sim.de unter dem Usernamen kstdija

Viel Spaß beim Befahren meiner Strecke wünscht,

Dirk Jacob