

ben werden: Signale, Türen von Lokschruppen, Schrankenanlagen und auch anderes.

An rollendem Material kommen auf unserer Anlage fast ausschliesslich Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn (DR) der Epochen III/IV zum Einsatz. Triebfahrzeuge aus der Produktion ehemaliger DDR-Betriebe, die auch heute noch mit Erfolg im Geschäft sind, wie PIKO und Gützold, befinden sich ebenso im Einsatz wie Fahrzeuge der Firmen Roco, Fleischmann, Kato, Lima, Brawa und Pmt. Dampfloks und Dieselmotoren prägen das Bild. E-Loks werden nicht eingesetzt; ausser im Kohlebetrieb (eine EL2 – Grubenkrokodil). Viele Maschinen sind mit Dampfgeneratoren versehen, sodass die Züge realitätsnah qualmend durch die Landschaft fahren.

Das Wagenmaterial stammt vor allem von PIKO und Roco, aber auch von Lima und teilweise von Märklin. Die Strassenfahrzeuge entstammen zum grossen Teil ebenfalls aus der Produktion der ehemaligen DDR (Plastikmodelle aus Annaberg-Buchholz), ergänzt durch Modelle neuerer Produktion von verschiedenen Firmen, vor allem von Kleinserienherstellern (Plastik- und Metallgussmodelle). Die typischen Pkw- und Lkw-Modelle und andere Nutzfahrzeuge der DDR sind repräsentativ vertreten.

Die Anlage ist weitestgehend beleuchtet; fast alle Gebäude und grossen Teile der Bahnanlagen sind entsprechend ausgestattet. Fahrten bei Dunkelheit sind während Ausstellungen ein Hingucker.

In diesem Beitrag wird schwerpunktmässig auf einzelne Segmente eingegangen, die dem Thema Bergbau in der Region Senftenberg/Niederlausitz gewidmet sind. Dazu gehören das Segment 3 (Eckteil mit Schaufelradbagger), das Segment 8 (Streckenteil) sowie Segment 9 (Brikettfabrik).

Segment 3 – Eckteil mit Schaufelradbagger

In der Niederlausitz, einem ehemals sumpfigen und waldreichen Gebiet zwischen Spree, Neisse und Elbe, wird seit mehr als 150 Jahren Braunkohle gefördert. Anfang des 20. Jahrhunderts und im Zuge der zunehmenden Industrialisierung sowie der damit im Zusammenhang stehenden ständig steigenden Nachfrage wurden die ersten Tagebaue zur Förderung von Braunkohle aufgeföhren. Aus anfänglich vielen kleineren Gruben, wo unter Tage Kohle gefördert wurde, entstanden grossflächig offene Gruben. Auch die Technik änderte sich rasant, und Tagebaugrossgeräte kamen zum Einsatz: Eimerkettenbagger, Schaufel-

radbagger und Förderbrücken. Im elektrischen Zugbetrieb wurden Abraum und Kohle transportiert. Später wurden grosse Bandanlagen installiert, die die Brikettfabriken direkt versorgten. So konnten jährlich mehrere Millionen Tonnen Braunkohle gefördert und verarbeitet werden. Hauptabnehmer waren die Energiewirtschaft und die chemische Industrie. Die ehemalige DDR entwickelte sich zu einem der weltweit grössten Braunkohleförderer. In der Niederlausitz existierte ein weitverzweigtes und gut ausgebautes Netz für die Kohlebahn, um Brikettfabriken und Kraftwerke effektiv zu versorgen.

Der Bau von Tagebaugrossgeräten war ressourcenintensiv und zeitaufwendig. Die Idee, nach Auslauf eines Tagebaus die Geräte durch Umsetzung an einen neuen Standort weiterhin zu nutzen, war geboren. Ab Mitte der 1980er-Jahre wurden Überlandtransporte von Baggern zwischen verschiedenen Tagebauen organisiert und durchgeführt, die logistische und ingenieurtechnische Spitzenleistungen darstellten; nicht nur Flüsse, auch Strassen und Eisenbahnlinien mussten überquert werden.

So kamen wir auf die Idee, die Überquerung einer Eisenbahnstrecke im Modell darzustellen. Ein Vereinsmitglied, Peter

Der Schaufelradbagger wurde 2017 erstmals präsentiert.

