

# TT-Modellbahnanlage des MEC Hoyerswerda

## Rohkohleverladung Tagebau Scheibe



### - Größe

4,00 m x 0,96 m + 1,50 m x 0,67 m Erweiterungsmodul

### - Bauzeit

Erste Pläne/Skizzen	2000
Konstruktion und Baubeginn Verladeanlage	2003
Baubeginn Anlage	2004
Erster „öffentlicher“ Fahrbetrieb noch ohne Geländegestaltung (öffentlich heißt: während unserer öffentlichen Modellbahnwerkstatt an verschiedenen Wochenenden)	2005
Beginn Geländegestaltung	2006
vorl. Endausbau mit Erweiterungsmodul einschließl. Spritzen der Verladung	2013

### - eingesetzte Materialien

Gleise:	Tillig Sebnitz	ca. 40 m
Weichen:	Tillig Sebnitz	15 Stück
Weichenantriebe:	Tillig Sebnitz (6), Fulgurex (7), Conrad (2)	
Signale:	Modellbau Michalsky Dresden	19 Stück
Fahrleitung:	Sommerfeldt, Eigenbau/-umbau	

### - Epoche/Zeitraum:

Epoche V, ca. 1993-1995

### - vom wem wurde was gebaut

<i>Gleisplan:</i>	Günther Taubner, Jürgen Gotzmann (in Anlehnung an Original)
<i>Gleisunterbau, -verlegung, -anschluss/ -verdrahtung:</i>	Günther Taubner, Klaus Fischer, Jürgen Gotzmann
<i>Fahrleitung:</i>	Günther Taubner unter Verwendung von Sommerfeldt-Material; Seitenfahrleitung Eigenkonstruktion nach Originalzeichnung unter Verwendung von Sommerfeldt-Material
<i>Verladeanlage:</i>	Günther Taubner mit Umkonstruktion (M 1:120) an den vorhandenen Platzbedarf nach Originalplänen und Originalfotos
<i>Steuerung:</i>	Jürgen Gotzmann
<i>Geländegestaltung:</i>	Klaus Fischer unter Beteiligung verschiedener Clubmitglieder

### - Steuerung

Die gesamte Anlage wird analog und automatisch gesteuert. Der Grubenbahnhofsteil besteht aus zwei unabhängig arbeitenden Pendelschaltungen. Die Signale werden über Monoflops (Conrad) nur für einige Sekunden in Fahrtstellung gebracht.

Die DR-Strecke im unteren Teil der Anlage besteht aus zwei unabhängigen Fahrkreisen. Jeder Kreis besitzt eine eigene Ablaufsteuerung durch Relais und Reedkontakte. Auslöser eines Ereignisses ist immer das letzte Fahrzeug eines Zuges mittels Magnet. Dieser schaltet Weichen und Fahrstrom um, meldet den Streckenabschnitt frei und löst einen Zeitschalter für die Fahrt der Gegenrichtung aus. In jeweils einer Richtung können Züge vor den Blockstellen gesteuert durch Anfahr- und Bremsbausteine einen kurzen Halt einlegen. Im Außenkreis besteht die Möglichkeit eines Dreizugbetriebes durch Nachrücken im Schattenbahnhof. Im Innenkreis ist für einen Dreizugbetrieb ein drittes Ausweichgleis vorhanden.

#### **- Warum dieses Thema, welche grundlegenden Schwierigkeiten waren für die Umsetzung zu überwinden**

*Das Thema wurde gewählt, weil:*

Hoyerswerda eine Bergbaugegend war und wir ein typisches Thema suchten;

Besonderheit im DR-Betrieb:

zwei eingleisige Strecken gleicher Fahrtrichtung

KBS 134 Hoyerswerda - Cottbus, Abschnitt Weißkollm - Spreewitz-Süd

Elektrifizierte Strecke, aber Dampflokbetrieb nicht ausgeschlossen, da teilweise Sonderfahrten des LDC (Lausitzer Dampfloklub Cottbus e.V.) stattfanden/-finden

*Der Standort wurde gewählt, weil:*

dort die Reichsbahn und die Grubenbahn dicht beieinander liegen,

eine grubentechnische Anlage ebenso dazugehört,

und sowohl vor als auch nach der Wende die Verladung noch in Betrieb war und somit sowohl ältere DR- als auch (bedingt) DB-Fahrzeuge im Einsatz sein können.

*Schwierigkeiten bei der Umsetzung:*

Anpassung des Gleisplanes auf 4 x 1 Meter, also geschicktes Stauchen;

Ringverkehr der DR-Strecken → daher Grubenbahn auf obere Ebene und DR auf untere Ebene mit dem Nachbau, von in Industrie-/ Grubenbahnen üblichen Tunnelportalen, welche so im Original am Standort nicht vorhanden sind;

#### **- Wie nimmt man die Anlage außerhalb der Region auf/an**

Die Anlage wurde bisher auf Ausstellungen in Knappenrode (klar, unser Standort), Hoyerswerda, Görlitz, Weißwasser und Senftenberg, also in der Region, gezeigt. Hier war das Interesse sehr groß, aber auch die größten „Kritiker“ anzutreffen. Denn hier gibt es noch sehr viele Leute, die entweder eine Grubenlok fahren/ gefahren haben oder anderweitig im Bergbau tätig waren/ sind.

Außerhalb der Region war sie schon in Zwickau, Lößnitz, Meuselwitz, Löbau, Kassel, Jöhstadt und auch zur Messe modell-hobby-spiel 2013 in Leipzig gemeinsam mit dem AK-TT ausgestellt. Das Interesse war auch dort groß. Entweder wollten die Besucher wissen, was das denn sei oder sie kannten es und haben es ihren Kindern/ Enkeln/ Partnern erklärt. Bei jeder dieser Ausstellungen haben uns andere Vereine/ Veranstalter angefragt, ob wir nicht auch mal bei ihnen das seltene Thema ausstellen könnten. Gespräche laufen.

Bei allen, auch bei den Anfragen der Vereine/ Veranstalter kam immer die Resonanz, dass dies ein Thema ist, was man so noch nicht, oder nur äußerst selten gesehen habe. Und wenn, dann war's entweder ein Steinbruch oder eine Kiesgrube. Aber einen Tagebau als Hintergrund, hätte man so noch nicht gesehen. Auch ist es gut, dass mal jemand so was nachbaut und der „Nachwelt“ zeigt, wie es „früher“ mal war.

*PS: Wir hatten schon mal eine Besucherin in Knappenrode, die sich sichtlich eine Träne verdrückt hat, da sie eine Zeit auf dieser Verladung gearbeitet hatte.*

## Hintergrund zum Tagebau (Tgb):

Beginn Entwässerung	07/1982	Wasserhebung bis 1996	670,0 Mio.m <sup>3</sup>
Beginn Aufschlussbaggerung	04/1984	Abraum bis 1996	225,0 Mio.m <sup>3</sup>
Erster Abraum	10/1984	Rohkohle bis 1996	52,6 Mio.t
Beginn Kohleförderung	11/1985		
Ende Kohleförderung	11/1996		

*Lieferung der Rohkohle an:* Gaskombinat Schwarze Pumpe bzw. Standort Schwarze Pumpe, Kraftwerke Trattendorf und Boxberg

Während der gesamten Kohleförderung war die Verladestation in Betrieb; sämtliche Kohle wurde darüber verladen. Die Verladestation wurde vom Tgb. Welzow zum Tgb. Scheiße umgesetzt und nach Auslaufen des Tgb. Scheiße verschrottet.

### - Großbagger und Grubenlokomotiven

*Bagger:* Revell-Modell eines Rheinbraunbaggers im Maßstab 1:200;

Da aber dieser dem ostdeutschen, von TAKRAF gebauten SRs 6300 (Schaufelradbagger Raupenfahrgestell schwenkbar mit 3300 Liter Volumen je Schaufel und einer Dienstmasse von ca. 6.300 t) sehr ähnlich ist, kann dieser auch auf unserer Anlage stehen. Zumal solch ein Bagger-Typ beim Umsetzen in den Tgb. Nochten, wo er jetzt noch betrieben wird, den Tgb. Scheiße passiert hat (jedoch auf der der Verladung gegenüberliegenden Seite des Tagebaus).



*E-Loks:* sog. EL 2;

100-Tonner (Dienst-Gewicht der Lok in MP) vom LEW Hennigsdorf, Achsfolge Bo'Bo'; Fahrspannung 1200/2400 Volt umklemmbar; im Tgb. Scheiße 2400 Volt; 4 Fahrmotoren mit insgesamt 1320 kW V max. 65 km/h



Modell von Dipl.-Ing Michael Klunker-Modell  
Der Club besitzt davon 3 Stück.

Die Kohlewagen entsprechen denen der Deutschen Reichsbahn. Spezielle Typen der Braunkohleindustrie der DDR (ohne Bremserbühne, mit Übergangsblechen am Wagenkasten zur einfacheren Beladung) hat Herr Dipl.-Ing Michael Klunker auch im Angebot.

## - blaue Signalbilder

Die Signale sind spezielle Werkbahnsignale im Braunkohlenbergbau der DDR. Die Signale sind (im Bereich von Vattenfall) derzeit ersetzt worden durch ein gelbes Licht mit reflektierendem gelben Querbalken am unteren Rand des Signalschirmes. Ausnahme bilden solche Stellen, an denen diese mit den Signalen der DB AG verwechselt werden können. Hier sind sie nach wie vor zweifach blau (z.B. in Anschlussbahnhöfen wie Peitz Ost).

§ 9  
**Signal H I S – Schubhalt-Signal –**  
(1) Das Signal H I S zeigt an, daß Triebfahrzeuge geschobener Züge und geschobener Rangierabteilungen unmittelbar vor dem Signal anzuhalten haben.



Zwei blaue Lichter, waagrecht nebeneinander

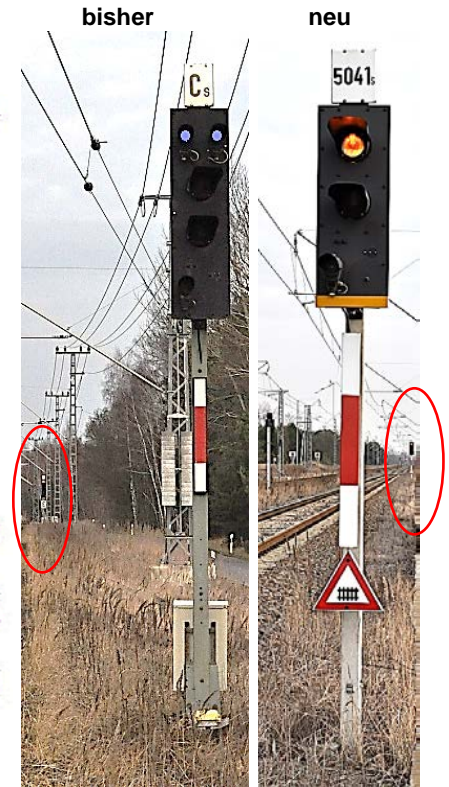
(2) Für die Vorbeifahrt eines geschobenen Zuges am Signal H I S auf Signal Zs 1 gilt § 10.

(3) Die Vorbeifahrt einer geschobenen Rangierabteilung am Signal H I S ist erlaubt, wenn der Stellwerkswärter die Zustimmung oder den Fahrauftrag dazu erteilt hat.

(4) Zeigt das Schubsignal bei Annäherung einer geschobenen Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, dann ist anzuhalten und das Erscheinen des Signals H I S abzuwarten.

10

SDr. 784/1



## - Kurzdarstellung des Beladungsvorgangs von der Zugzustellung bis zur Abholung

- Gewinnung der Rohkohle durch entsprechende Bagger im Hoch- bzw. Tiefschnitt
- Über Transportbänder (1600-mm-Gurtbandförderer in der Grube sowie 2000-mm-Schrägbandförderer bis Rasensohle) [mm-Angabe ist Breite der Bänder] zur Verladestation
- In Verladestation über die sog. „Hosenschurre“ verteilt auf die Gleise und dort über die sog. „Pendelschurre“ in die einzelnen Wagen
- Wechselseitige Beladung, d.h. ein Zug nach dem anderen
- Bereitstellung leere Züge; geschoben unter Verladung; Beladung erster Wagen nach der Lok als erstes, Lok zieht Zug langsam unter Verladung „hervor“ mittels automatischer Zugverholung durch die Beladerin/den Belader (KlappenführerIn)
- Abfahrt der gezogenen Züge in Richtung Schwarze Pumpe bzw. zu den Abnehmern (siehe oben)

Kontakt: Jürgen Gotzmann: 0152 – 33561002; Klaus Fischer: 0163 – 9610702

[www.modellbahnclub-hoyerswerda.de](http://www.modellbahnclub-hoyerswerda.de)

oder

<https://de-de.facebook.com/ModellbahnClubHoyerswerda/>