

50 Jahre Vogelfluglinie

Anlage Großenbrode Kai

Das Vorbild:

Die Eröffnung der Vogelfluglinie vor nunmehr fast 50 Jahren bedeutete gleichzeitig das Ende eines der bekanntesten europäischen Bahnhöfe, des Fährbahnhofs Großenbrode Kai, gelegen am Übergang der Lübecker Bucht in den Fehmarnsund.

Es war ein eilig errichtetes, aus der Not geborenes Provisorium der jungen Bundesrepublik, als nach dem 2. Weltkrieg plötzlich alle vertrauten Fährverbindungen nach Skandinavien hinter dem „Eisernen Vorhang“ lagen.

Mit den zerkleinerten Betonteilen der alten Startbahn des vorher auf diesem Gelände befindlichen Seefliegerhorstes wurde die Mole gegen den Wellengang der Ostsee verstärkt und in ihrem Schutz ein neuer Fährhafen für die Seeschiffe der Deutschen Bundesbahn und der Dänischen Staatsbahn errichtet.

„Großenbrode Kai“ stand damals auf den Zuglaufschildern internationaler Fernschnell- und D-Züge, die zum Teil noch mit Dampfloks der BR 41 des Bw Lübeck, manchmal jedoch auch schon mit den neuen Dieselloks der BR V200 befördert wurden.

Sie trugen so wohlklingende Namen wie „Skandinavien-Holland Express“, „Schweiz Express“ oder „Kopenhagen Express“, der in den Sommermonaten in Doppeltraktion mit VT 12 des Bw Hamburg Altona gefahren wurde.

Der kleine Ort Großenbrode war sozusagen bekannt in ganz Europa. Mit der Einweihung der Vogelfluglinie über Puttgarden 1963 änderte sich dies quasi „über Nacht“...

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei Ihrer kleinen Zeitreise durch das alte Bahnhofsareal um 1958, das heute in eine Marina umgewandelt ist, durch den Ort Großenbrode, die damals im Entstehen begriffene „Fischersiedlung“ und die heute beträchtlich erweiterte „Pomosinfabrik“, die natürlich auch mit den Mitteln des EEP- Grundprogramms angedeutet wurden.

Die Anlage:

Die hier vorliegende Anlage entführt Kenner und Liebhaber historischer Themen zurück in die Zeit und an diesen geschichtsträchtigen Ort etwa in das Jahr 1958, also vor den Beginn der großen Bauvorhaben anlässlich der Schaffung der „Vogelfluglinie“.

Dabei war es durchaus eine Herausforderung, lediglich das in EEP 7x enthaltene Grundmaterial zu verwenden. Das bedingte natürlich Kompromisse, die für den einen verschmerzbar, für den anderen Ansporn sein mögen, Verbesserungen in eigener Regie durchzuführen und die bei solcherart Unterfangen unvermeidlichen Anachronismen zu beseitigen.

So fuhr damals natürlich noch keine VW „Golf“, keine Kasten- Volvos und die vielen kontrollierenden Bahnbediensteten und Schiffsbesatzungen sollten auch durch Polizei- und Zollbeamte ersetzt werden.

Auch „Ikarus“- Busse aus DDR-Produktion dürften sich wohl selten hierhin verirrt haben... Zu allem „Überfluss“ enthalten an sich passende Eisenbahn- Rollmaterialien des Grundprogramms häufig eine DR- oder eine Epoche IV- Beschriftung, die bekanntlich erst ab 1967 eingeführt wurde, als „Großenbrode Kai“ schon seit 4 Jahren wieder Geschichte war.

Und auch die „Nordland“ (alias „Deutschland II“) sollte bald durch die im Shop erhältlichen passenden Fährschiffe „Deutschland I“, „Theodor Heuss“, „Danmark I“ und „Kong Frederik IX“ von Carsten Schmidt ersetzt werden.

Passende Lokomotivbaureihen sind die DB- Dampflok der BR 41 (bis 1958 z.T. Noch mit großen Windleitblechen) und BR 50, aber auch die Baureihen 03, 24, 38, 78 und 86, die Dieselloks Köf 2, V20, V36, V 200 sowie die Triebwagen VT 12 und VT 95 (in EEP bislang nur ähnlich als VT 08 bzw. VT 98 erhältlich).

Die Anlagendateien bestehen aus insgesamt 3 Teilen:

- ⤴ einer „Demonstrationsanlage“ („Basisversion Automatik“), die Sie in einer gut einstündigen Tour die betrieblichen Besonderheiten der Anlage „erfahren“ lässt. *(Achtung, wegen der verwendeten Folgekontaktschaltungen ist eine einwandfreie Funktion dieser Automatanlage erst ab EEP 8 möglich!)*
- ⤴ der eigentlichen Basisanlage („Basisversion“), auf der die wesentlichen Fahrten vom Spieler per Hand durchgeführt werden und der Austausch der Zuggarnituren, der Kraftfahrzeuge und der Fähren in den jeweiligen Schattenbahnhöfen halbautomatisch vorgenommen wird und
- ⤴ einer für die Aufnahme der vorbildgerechten Shopmodelle (insbesondere der Fährschiffe) schon vorbereiteten Version („Basisversion für Zusatzmodelle“), bei der insbesondere die Gleisanschlüsse der Fährenbrücken schon an das notwendige Höhenmaß und die Gleiskurven an die Gleisanschlüsse der Fährendecks der „Deutschland“, „Theodor Heuss“, „Danmark“ und „Kong Frederik IX“ angepasst sind.

Danksagung:

Auf das Herzlichste danken möchte ich an dieser Stelle allen, die mir bei meinem Eintritt in die EEP- Welt selbstlos mit Rat und Tat zur Seite standen, allen voran meinem „Mentor“ Andreas Großkopf, der meine Fortschritte allzeit kritisch, aber immer geduldig und wohlwollend begleitet hat.

Ein großer Dank gilt auch Herrn Günter Heeckt aus Großenbrode, ohne dessen kundige Kenntnis auch kleinster Details in Ablauf und Ausführung des damaligen Betriebes und der Ausstattung des Bahnhofs und seiner Umgebung eine Gestaltung dieses historischen Themas wohl kaum gelungen wäre.

Darüber hinaus danke ich der „Eisenbahnstiftung“ für die Erlaubnis, die dort archivierten Vorbildfotos, insbesondere aus der Kamera des unvergessenen Walter Hollnagel, gelegentlich für Vorbild-/Modell- Vergleiche verwenden zu dürfen.

„Allzeit Gute Fahrt“ mit der Anlage!
Jörg Windberg

Technische Daten der Anlage:

Format: ANL3/ Version 8.10/ GER

Breite x Länge: 4 x 4 km

Höhe: -100 m bis 10,44 m

Rasterpunkte: 125 Knoten/ km

Länge des Schienennetzes: ca 54 km

Länge des Straßennetzes: ca 33 km

Länge der Wasserwege: ca 40 km

Anzahl aller Modelle: 8051

Anzahl der Basis- Rollmaterialien: 182

Anzahl der Immobilien und LS-Elemente: 7730

Anzahl der Signale: 139