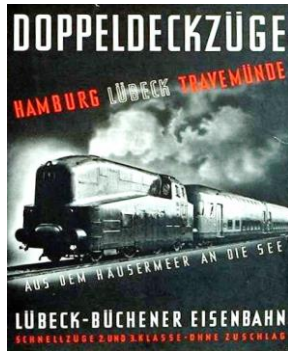


## „Der nächste Winter kommt bestimmt“ (1938 und 1979)



Es ist noch gar nicht so lange her, dass es noch "richtige" Winter in Deutschland gab!

Mit diesen 2 kleinen Anlagen soll in unterschiedlichen Ausführungen an die vielen unvergessenen Schneewinter des letzten Jahrhunderts erinnert werden, die alljährlich mit starken Schneeverwehungen auch große Teile Norddeutschlands von Ostpreußen bis Schleswig-Holstein unter einer durchgehend weißen Decke begruben.

Ort der Handlung ist die Bahnstrecke von Lübeck nach Travemünde, zwischen den Bahnhöfen Lübeck-Kücknitz und -Pöppendorf unweit des "Posten 118" der 1938 gerade verstaatlichten Lübeck-Büchener-Eisenbahn LBE, der zum Zeitpunkt der Handlung Anfang 1938 noch relativ neu war, im berühmten Schneewinter 1978/79 seinen Zenit bereits hinter sich hatte und dessen Wintermodell von Dirk Kanus das Zentrum der Anlage darstellt. Das Gebäude wurde 2008 im Zuge der Elektrifizierung der Bahnstrecke abgerissen.

1938 sind die berühmten Doppelstockwagen der LBE bereits statt mit „Lübeck-Büchener Eisenbahn“ mit „Deutsche Reichsbahn“ beschriftet, und auch die LBE-Stromlinienloks sind bereits in das Reichsbahn- Nummernschema aufgenommen.

In der Phantasie des Anlagenbauers ist sogar die geheimnisumwitterte Dampfmotor-Stromlinienloks noch rechtzeitig fertig geworden, und wurde –genau wie probeweise die BR 78 des Bw Hamburg Berl.- sofort als schon schwarz lackierte 77 1001 für die Beförderung schwererer Doppelstockzüge herangezogen. (In der Realität stand der Torso der Maschine freilich bis Kriegsende halbfertig im AW Lübeck und wurde dann verschrottet.)

Zwischen die LBE- Maschinen mischen sich auch immer mehr Original Maschinen der Deutschen Reichsbahn, die wie die BR 24 Anfang des Jahres 1938 ins Bw Lübeck umstationiert wurden oder mit Zügen von Hamburg oder Lüneburg kommend, jetzt auch auf der Strecke nach Travemünde eingesetzt werden.

Am Himmel absolviert eine Ju 52 der nahen „Erprobungsstelle See“, bzw. der „Lufthansa Werft“ auf dem Travemünder Priwall mit halsbrecherischen Flugmanövern ihren Werkstattflug und auf der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Landstraße sind die Stadtbusse der Lübecker Straßenbahn im Einsatz zu und von „Lübecks schönster Tochter“, dem Seebad Travemünde.

Und auf der Trave, die "aus dramaturgischen Gründen" ein wenig näher an die Bahn verlegt wurde, gemahnt ein Zerstörer der Kriegsmarine an Zeit und Umstände...

Dagegen sind 1979 die Doppelstockwagen bereits Geschichte und die Züge ähneln immer mehr den auch in anderen Gegenden anzutreffenden, uniformen Garnituren der DB.

Doch nicht ganz: Noch fahren die "Sandwich"- Garnituren im Berufs- und Festtagsverkehr mit ihren mittig eingereihten Dieselloks der BR 220.

Auch ist die Gegend doch noch nicht ganz "Doppeldecker"- frei, denn auf der Travemünder Landstraße sind die aus Berlin gebraucht gekauften Busse der LVG, der "Lübeck- Travemünder Verkehrs- Gesellschaft" eingesetzt.

Die beiden Anlagen sind reine Schau- Anlagen und auf Automatik- Betrieb ausgelegt. Die 1938er-Version soll hauptsächlich "Appetit" machen auf die große, zur Zeit der Veröffentlichung dieser Anlage noch im Bau befindliche Sommeranlage von Uwe Brinkmann zum Thema "Lübeck-Büchener Eisenbahn".

Wer aber auch hier noch ein wenig mehr Authentizität schaffen will, ersetzt das aus 2 Einfamilienhäusern zusammengesetzte Pöppendorfer Bahnhofsgebäude durch das exakte Modell des Bahnhofs von Achim Fricke (das es allerdings derzeit noch nicht als Wintermodell gibt).

Wie immer bei meinen Anlagen, sind auch diese Anlagen eher nicht für die Modell-„Jäger und Sammler“ unter den EEPlern gedacht, sondern vielmehr für diejenigen, die Freude an vorbildgetreu und authentisch ausgewählten Anlagenthemen und –motiven mitbringen und dafür die Unzulänglichkeit des einen oder anderen Modells gerne in Kauf nehmen.

Trotzdem sind auf den Anlagen natürlich auch einige, z.T. so nicht im Shop erhältliche Modelle zu finden, für die ich mich bei Roland Ettig, Dirk Kanus, Klaus Keuer, Rudolf Tüllmann, Achim Seeberger, Paul Wessling und Rolf Westphalen herzlich bedanke.

Der Betrieb startet sofort beim Öffnen der Anlage und wird „endlos“ weitergeführt. Dabei dauert ein kompletter „Durchlauf“, also bis alle Züge einmal „auf der Bildfläche“ erschienen sind, etwa 45 Minuten. Rollmaterialien auf Schiene, Straße, Luft und Wasser können weitgehend problemlos ausgetauscht werden, wenn dies im sichtbaren Bereich (am besten etwa auf Höhe von Posten 118) vorgenommen wird. Die Fahrtrichtung des jeweiligen auszutauschenden Materials sollte dabei beibehalten werden, um keinen Kontakt“salat“ anzurichten. (Vorher sollte sicherheitshalber der aktuelle Zustand einmal zwischengespeichert werden.)

Anders als bei den Einzelmodellen üblich, erhebt der Autor der Anlage natürlich keine urheberrechtlichen Bedenken, diese nach eigener Lust und Laune zu ergänzen oder zu verändern.

Jörg Windberg

Hinweis: Vom Konstrukteur der Doppelstockzüge wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Fahrzeugen nur um grundkonvertierte Modelle handelt und dass von ihm demnächst geplant ist, neu aufgebaute Modelle im Shop bereitzustellen.