

EEP-Anlage Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE)

Die Idee

Die Anlage geht auf eine Idee von Dr. Hans-Jörg Windberg (windbergbahn) zurück, der die gleiche Strecke als Modellbahn erstellt hat ¹ und als „der“ Fachmann in Fragen der LBE gilt. Zusammen mit Achim Seeberger (AS2) wurden einige Konstrukteure und der Anlagenbauer Wolfgang Horn (Pischti) (†)² gewonnen. Wolfgang Horn musste schon bald aus gesundheitlichen Gründen die Arbeit als Anlagenbauer aufgeben. Sie wurde von mir Ende November 2011 übernommen.



Die Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE)



Die Lübeck-Büchener-Eisenbahn war mit 160,87 Streckenkilometern die größte deutsche Privatbahn. Der Betrieb fand auf Gebieten von Preußen, der freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg und teils in Oldenburg (Fürstentum Lübeck) statt. Sitz der Gesellschaft war in der Freien und Hansestadt Lübeck.

Die Hauptbahnen verliefen zwischen Lübeck und Büchen (49,24 km), Lübeck und Hamburg (62,86 km), Lübeck und Travemünde (20,53 km), die Nebenbahnen zwischen Lübeck-Schlutup (15,70 km) und Travemünde Hafen-Niendorf (4,76 km). Daneben gab es die Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort-Lübecker Güterbahnhof in Hamburg (7,78 km).

Einzelheiten sind nachzulesen bei Wiki

http://de.wikipedia.org/wiki/L%C3%BCbec..._Eisenbahn

Weitere Links

<http://www.lbe-freunde.de>

<http://www.luebeck-buechener-eisenbahn.de/>

http://www.drehscheibe-foren.de/foren/r..._61,3587161

¹ Siehe dazu auch Eisenbahn Journal – Super-Anlagen 1/2004 – Aus der Stadt ans Meer -

² Wolfgang Horn ist leider am 01. November 2012 verstorben

Uns interessiert die am 15. Oktober 1882 für den Gesamtverkehr eröffnete Nebenbahn von Lübeck nach Travemünde (Konzession des Lübecker Senats vom 8. September 1880) die im Jahre 1898 bis in die Nähe des Seestrandes verlängert und vom 1. Mai 1900 an als Hauptbahn betrieben wurde. Ab dem 8. Juli 1913 wurde die Nebenbahn von Travemünde Hafen nach Niendorf (Ostsee) erweitert.

Nach Inflationszeit und Wirtschaftskrise wurden 1936/37 innerhalb eines Modernisierungsprogramms mit Stromlinienlokomotiven mit bespannten Wendezugseinheiten unter weltweiter Beachtung in Betrieb genommen. Diese klimatisierten Doppeldeckwagen wurden bei WUMAG in Görlitz und LHB in Breslau, die Stromlinienlokomotiven bei Henschel in Kassel in Auftrag gegeben.

Damit sind wir auch bei dem Kern des Projektes: dem Betrieb der Doppelstockzüge mit Stromlinienlokomotiven im Wendezugbetrieb im Sommer 1937.

Die Nähe zum Dritten Reich ließ sich nicht vermeiden, da der erste Doppelstockzug am 07.04.1936 in Dienst gestellt wurde, andererseits am 01.01.1938 die LBE von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde. Der erste Vollbetrieb mit insgesamt acht Doppelstockzügen war mit Beginn des Sommerfahrplanes 1937 erfolgt.

Das Projekt zeigt deshalb einen Ausschnitt aus der **Epoche II**.



Das Originalfoto des Werbeplakats

Zeitbeschreibung

Als der neuartige Doppelstockzug mit seiner stromlinienförmigen Dampflokomotive (spätere BR 60) 1936 in Dienst gestellt wurde und für die Strecke von Hamburg nach Lübeck bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h vierzig Minuten benötigte, war Deutschland drei Jahre nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten schon im Besonderen gekennzeichnet:

Alle Lebensbereiche unterlagen einer sich ausweitenden „Verreichlichung“ und die vom 1. bis 16. August stattfindenden Olympischen Spiele in Berlin wurden zur propagandistischen Darstellung einer vermeintlichen Weltoffenheit mit einem angeblichen Friedenswillen missbraucht und die zunehmenden Repressalien gegen Menschen jüdischen Glaubens überdeckt. Eine Woche nach den Spielen wurde in Deutschland die Wehrpflicht von einem auf zwei Jahre erhöht!

Der Kraftfahrzeugverkehr noch relativ gering.

Bei einer 43,5 Std-Woche verdiente man durchschnittlich netto 30,79 RM, also im Monat rd. 123 RM.

Ein Schlager erinnert: das Lied aus dem Film mit Hans Albers und Heinz Rühmann "Der Mann, der Sherlock Holmes war" wird unter dem Titel „Jawohl meine Herren“ ein Gassenhauer.

1937 war davon gekennzeichnet, dass am 10. Februar rückwirkend zum 30.01. die Reichsbahn wieder der unbeschränkten und unmittelbaren Hoheit des Reichs unterstellt wurde. Das Unternehmen trug fortan nur noch den Namen "Deutsche Reichsbahn"; offiziell abgekürzt DR.

Die Anlage

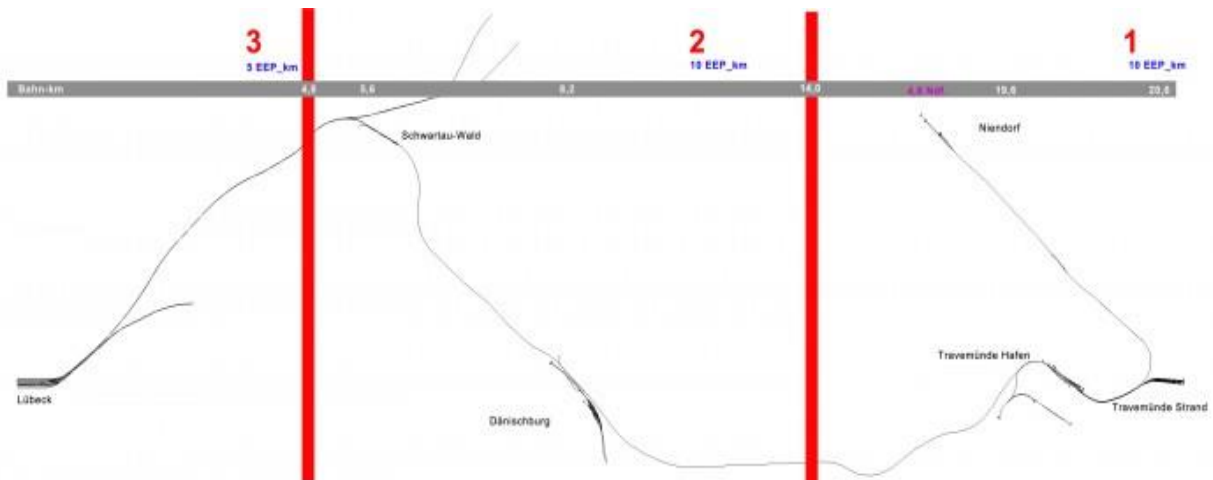
Die Anlage ist in EEP 6 begonnen worden , wurde später auf EEP7/8 umgestellt und stützt sich aktuell in Bezug auf eine akzeptable Framerate auf die Möglichkeiten der 64bit-Version und die programmtechnischen Neuerungen von EEP11 ab.

Struktur der Anlagenplanung

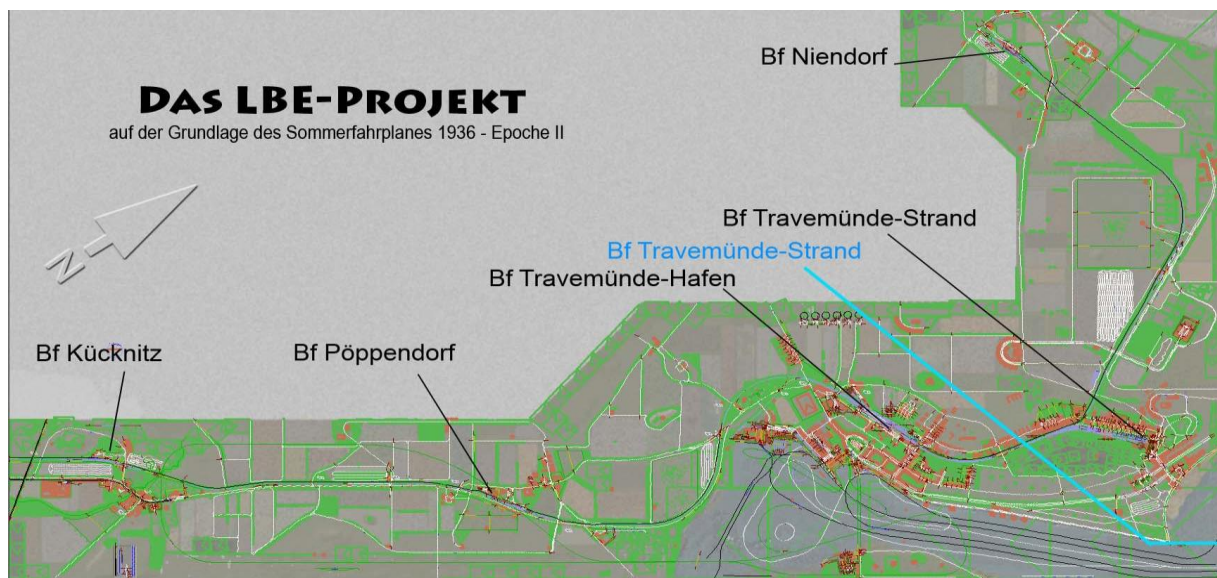
Die Gesamtstrecke von Lübeck nach Travemünde-Strand bzw. Bf. Niendorf (Ostsee) lässt sich mit EEP und dem derzeitigen Stand Hardware/ Betriebssystem nicht realisieren, d.h. eine einigermaßen flüssige Darstellung ist noch nicht zu erwarten.

Deshalb wurde die Strecke in drei Bereiche aufgeteilt, von denen zunächst Bereich 1 in drei Bauabschnitten (Modulen) realisiert werden soll, um danach die Bereiche 2 und 3 anzukoppeln und weiter auszubauen. Damit soll schrittweise geprüft werden, wie sich der Betrieb mit der wachsenden Anlage mit dem aktuellen Stand der drei Faktoren Hardware/Betriebssystem/EEP durchführen lässt.

Die Aufteilung des Streckenplanes ergibt sich aus folgender Skizze:



Der Bereich 1 stellt sich in der EEP-2D Ansicht so dar:



Anlagenspezifische Modelle

Um einen hohen Wiedererkennungswert der Anlage zu erreichen, haben im Laufe der Jahre viele Konstrukteure eine Reihe von speziellen immobilien und mobilen Modellen erstellt:

[TRHF = Travemünde Hafen | TRST= Travemünde-Strand]

AF1 - Achim Fricke

(Bf u. Bea-Haus Pöppendorf/Siedlungshäuser/Posten 120/Bf TRHF /Wasserhaus TRHF/Verkehrs- und Hinweisschilder)

AS2 - Achim Seeberger

(LBE_S10/LBE DoSto-Einheiten LBE1 und LBE2 / LBE T12)

Achim Seeberger war so spendabel, aus seinen erst kürzlich neu erschienenen LBE-Doppelstockzügen eine etwas vereinfachten Version der Lok 1 und 2 sowie der DW11 und 12 für diese Anlage ebenso zur Verfügung zu stellen, wie die LBE-Baureihen S10 und T12.

BH2 - Benjamin Hogl

(Bf TRST /Zubehör)

DK1 - Dirk Kanus

(Posten 118 / Wasserturm TRST)

GR1 - Gabriel-Alexander Reschke

(Bf Kücknitz/Arbeiterhäuser/Bea-Haus TRHF/Parkhotel/Kirche St. Lorenz)

HB4 – Holger Beran

(Personenwagen: LBE_C3-703-1905 ff.)

HW1 - Hans-Ullrich Werner

(Bahnsteig-Set „Sand“)

JW3 – Dr. Jörg Windberg

(Personenwagen: LBE_C4u25-435-EpII)

KK1 - Klaus Keuer

(Drehscheibe TRST/Güterwagen/km-Steine)

KW2 - Klaus Wörner

(Stw TRHF)

MS2 - Manfred Schulze

(Backsteinhaus/DorfSchule)

MS4 - Michael Siebert

(Güterschuppen TRHF)

RI1 - Roman Iwer

(„Kleinkram“=Schilderwald)

SM1 - Steffen Mauder

(Pkw und Lkw Ep II: Mercedes, Dodge, /Straßen-Spline/Bf Niendorf)

SW1 – Sebastian Wahner

(Zeitgerechte Fahnen)

BH1 Bernt Hoppe, PW1 Paul Wessling und HB2-Hans-Jürgen Barth haben für viele Modelle schon sehr früh einer Konvertierung zugestimmt und von BH1 und PW1 wurden spezielle Anpassungen vorgenommen. Zudem sind parallel viele Modelle für diese Epoche entstanden, die das zeitgerechte Bild entscheidend mitbestimmen (ich denke dabei zB. an die Monte Rosa von BH1).

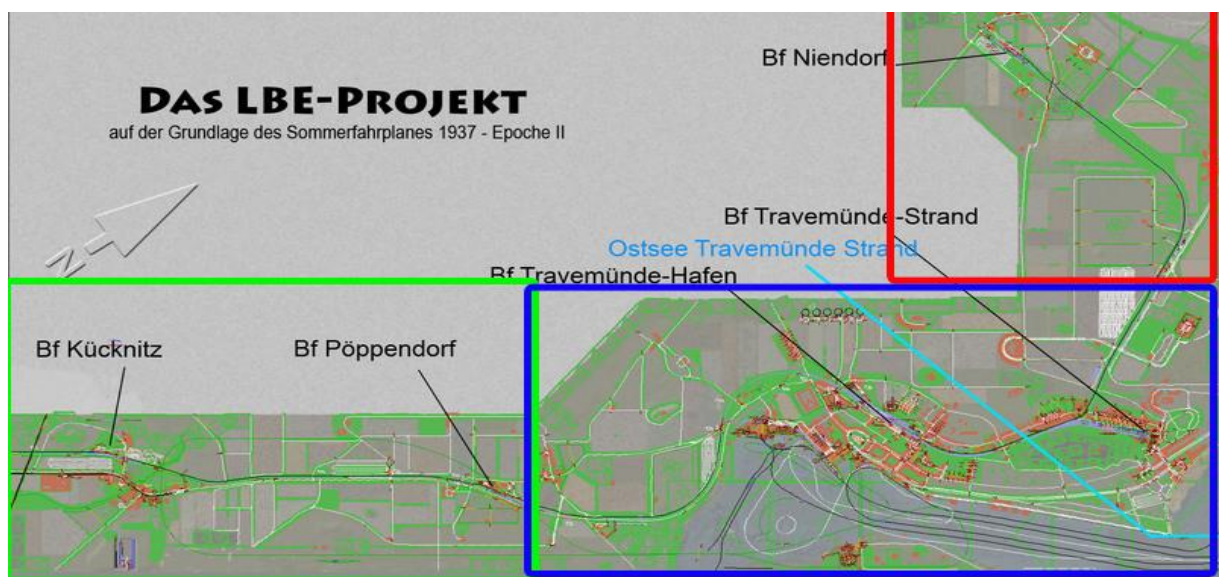
Für diese sehr umfassende Unterstützung bedanke ich mich ausdrücklich; ohne eine solche Personenmehrheit sind Projekte dieser Größenordnung nicht realisierbar.

Die „Zerlegung der“ Anlage in drei Module

Die Anlage ist sehr groß und umfangreich und hat eine enorme Modelldichte. Seit dem Baubeginn 11/2011 sind glücklicherweise die Hardwareausstattungen gestiegen, Betriebssystem und EEP-Version bewältigen nun auch große Anlagen. Dennoch ist in der Breite der Usergemeinde nicht ausgeschlossen, dass die Gesamtanlage nicht wie gewünscht lauffähig sein kann.

Zudem machen die vielen exklusiven Modelle eine kompakte Anlage quasi "unbezahlbar", wobei eine "Schamgrenze" für EEP-Anlagen eigentlich eine unbekannte Größe ist.

Dennoch, um die oben geschilderten Grenzen überspringen zu können, wurde die als "L" angelegte Anlage in drei Teile /Module zerlegt. Einzelheiten ergeben sich aus der Skizze:



Daraus entstanden die Module

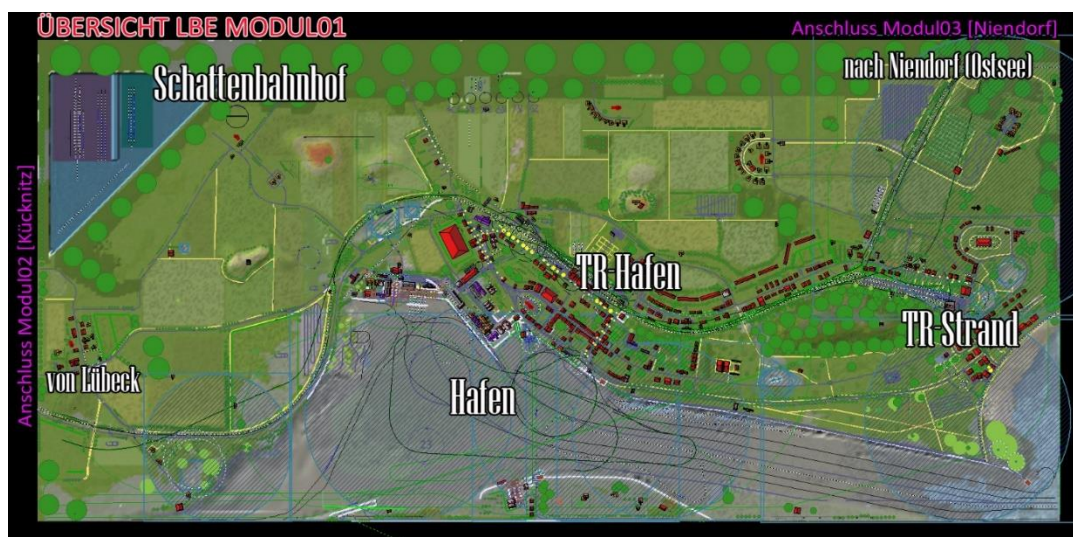
- 01 - BLAU | Hauptteil mit den Bahnhöfen TRHF und TRST und dem Hafen
- 02 - GRÜN | Erweiterung Richtung Lübeck bis zum Bf. Kücknitz
- 03 - ROT | Erweiterung bis Niendorf (Ostsee)

Das Modul 01 und seine Eckdaten

Die derzeitige Anlage umfasst lediglich Bereich 1 – Modul 01 und die darin enthaltenen Modellanteile.

Eckdaten der geöffneten Anlage	
Name der Anlage:	BE Modul01 EEP11 123
Format:	ANL3 / Version 11.30 / GER
Breite:	3.47 km
Länge:	1.63 km
Höhe:	-50.60 to 11.55 m
Rasterpunkte pro km:	150Knoten/km
Länge der Schienen:	28.216 km (#1295)
Länge der Straßen:	95.453 km (#4019)
Länge der Tringleise:	14.850 km (#313)
Länge der Wasserwege & Unsichtbaren:	68.987 km (#2480)
Anzahl aller Modelle:	16081
Anzahl des Rollmaterials:	398
Anzahl Immob. & LS-Elemente:	15355
Anzahl der Signale:	328
Anzahl aller Güter:	0

Bezogen auf EEP ergibt sich in der 2D-Ansicht für den aktuellen Bereich 1 folgende Ansicht:



Beachten Sie die Anlagen- Dokumentation, vor allem 01:

- 01 | Vor dem START ! (Liesmich)
- 02 | Hinweise zum Fahrbetrieb Travemünde
- 03 | Gleisplan Travemünde 1939
- 04 | Tastenkürzel der Zug-/Fz.-Einheiten (zum Ausdrucken)
- 05 | Karte 1 - Travemünde Umgebung 1936
- 06 | Karte 2- Lübecker Bucht 1931 1:25.000
- 07 | Karte 3 -Travemünde Ortsplan 1936

Wie geht es weiter:

Die o.a. Module 2 und 3 sollen ab September 2017 nach und nach im EEP-Shop erscheinen, so dass dann mit Modul03 die Gesamtanlage vorhanden sein wird.

Viel Spaß mit der Anlage wünschen

Uwe Brinkmann (UB2) und alle beteiligten Konstrukteure.
info@eisenbahnworld.de