

## Wann wird's mal wieder richtig Sommer

So hieß der Saisonhit von Rudi Carrell aus dem Jahre 1975, der zwar schon etwas betagt ist, aber angesichts der miserablen sommerlichen Großwetterlagen der letzten Jahre und auch in diesem Jahr bis heute nichts von seiner Aktualität verloren hat.

Für EEP gilt diese Frage jedoch nur eingeschränkt, kann doch hier, anders als bei einer realen Modellbahnanlage, einer Winteranlage bereits mit ein wenig Mühe ein sommerliches Outfit verpasst werden.

Wer die Anlage „Der nächste Winter kommt bestimmt“ besitzt, wird daher Thema und Gegend wiedererkennen, handelt es sich bei dieser Anlagenversion doch erneut um die – diesmal sommerliche- Darstellung der Gegend rund um den „Posten 118“ an der Bahnstrecke von Lübeck nach Travemünde.

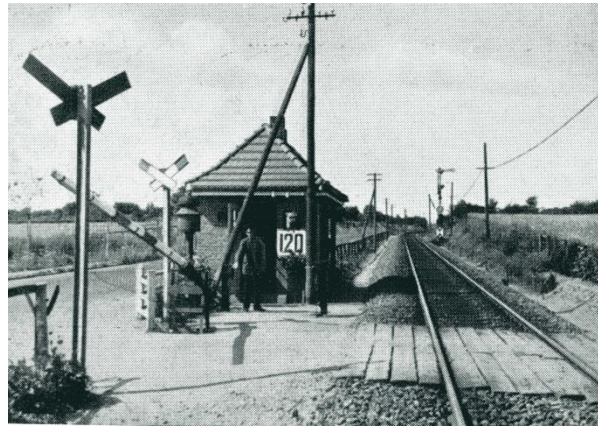
Die Strecke gehörte bis 1938 zum Netz der größten deutschen Privatbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn LBE, bevor sie verstaatlicht wurde und dann von der Deutschen Reichsbahn (Rbd Schwerin), anschließend von der Deutschen Bundesbahn (BD Hamburg) betrieben wurde.

Die Anlage wird in zwei neuen Versionen geliefert, die im Fahrzeugbestand einmal den Epoche 2-Zustand etwa um den Zeitpunkt der Verstaatlichung herum zeigt und in der zweiten Version den Epoche 3- Ablauf, etwa zwischen 1965 und 1975 mit authentischem Fahrzeugmaterial und vorbildgetreuer Zugbildung simuliert. Bahn-, Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr laufen auch in diesen beiden Versionen nonstop vollautomatisch ab. In der Luft simulieren in der Anlagenversion der Epoche 2 wieder eine tief fliegende Ju 52 und das Wasserflugzeug DO X den Testflugbetrieb der seinerzeit nahen „Erprobungsstelle See“ und der Lufthansa Werft auf dem Travemünder Priwall, während in der Nachkriegsversion der Anlage lediglich ein Rettungshubschrauber seine Runden drehen darf: Aufgrund der nahen Zonengrenze waren Flugzeuge bis zur Wiedervereinigung lediglich in Ausnahmefällen in dieser Flug-Sperrzone ADIZ zugelassen.

Im Vergleich zur bisherigen Winteranlage wurde der Betriebsablauf um den (2008 abgerissenen) Posten 118 sowie um den kleinen Bahnhof Pöppendorf (heute ein Wohnhaus) also zwar weitgehend unverändert übernommen, jedoch wurde die Modell-Auswahl zum Teil mit neu zur Verwendung genehmigten Modellen aufgefrischt:

Besonders zu erwähnen sind dabei natürlich die Postengebäude des LBE-Schrankenpostens 118 von Dirk Kanus, sowie des Postens 120, den Achim Fricke zur Verfügung stellte, von dem darüber hinaus auch das Empfangsgebäude des Bahnhofs Pöppendorf mit seinen charakteristischen Läutewerken sowie eines seiner LBE-Siedlungshäuser als

Wärterwohnhaus 118 stammt. Die Telegraphenleitung entlang der Bahnstrecke wurde jetzt neu mit Masten und Leitungen von Roland Ettig ausgestattet.



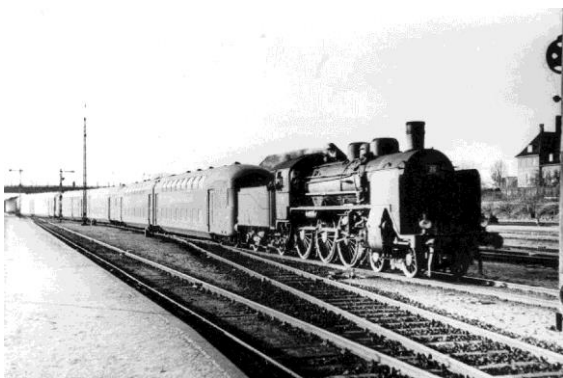
Bei den Rollmaterialien war Achim Seeberger so spendabel, aus seinen erst kürzlich neu erschienenen LBE-Doppelstockzügen eine etwas vereinfachten Version der Lok 1 und des DW1 für diese Anlage zur Verfügung zu stellen, so dass einer der berühmtesten Züge der

Vorkriegszeit hier auf seiner angestammten Strecke im Einsatz gezeigt werden kann. Und nicht nur das: Auch die seinerzeit auf dieser Strecke eingesetzten Schnellzug- und Personenzugloks der LBE-Baureihen S10 und T12 sind hier mit authentischen Zuggarnituren zu sehen, verstärkt um den preußischen Packwagen und einige Güterwagen von Stefan Gothe aus dem Fundus der Anlagenbauerlounge. Darüber hinaus bereichern das Bild einige LBE-Abteilwagen von Holger Beran sowie ein paar LBE-Schnellzugwagen von mir (bzw. Stefan Köhler-Sauerstein). Alles Fahrzeuge, die in dieser Form und Zusammenstellung bei der LBE anzutreffen waren.

Auf der Straße verkehrt in der Epoche 2-Version jetzt auch ein Bus der Travemünder Linie der „Lübecker Straßenbahn“ mit Lübecker Stadtwappen und HL-Kennzeichen, mit denen Paul Wessling extra für diese Anlage einen seiner bekannten Stadtbusse ausrüstete. Auch Dirk Kanus, Steffen Mauder und Hans-Ulrich Werner sind wieder mit ihren Oldtimer-Autos, Bernt Hoppe mit einem Pferdefuhrwerk dabei.

Die Epoche 3-Version kommt dagegen weitgehend mit dem schon von der Winterversion des Themas her bekannten Rollmaterial weiterer Konstrukteure aus: Dabei repräsentiert der Doppeldeckerbus von Rolf Westphalen auch hier den Nachkriegs-Busverkehr der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft LVG mit den aus Berlin erworbenen Doppelstockbussen und Bernt Hoppe spendierte die typischen Straßenfahrzeuge der 60er Jahre.

Neu aufgenommen konnte auch, dank der grünen Mitteleinstiegswagen von Guido Hulstmann, die typische Eilzug-„Sandwich“-Kombination, die in den 1960er Jahren als doppelter Wendezug mit mittig(!) eingestellter V200.0 (BR220) im hochsommerlichen Betrieb bis Travemünde durchlief.



Leider lässt ein grünes DB-Modell des LBE-Doppelstockwagens von Achim Seeberger noch auf sich warten, so dass „aushilfsweise“ ein mit Erlaubnis des Konstrukteurs Stefan Köhler-Sauerstein umgepaintetes Modell des zweiteiligen (im Original ja aus dem LBE-Wagen hervorgegangenen) DR- Doppelstockwagens als notdürftiger Ersatz die Rolle des ex LBE-Wagens im Zug einnimmt.

Nun wünsche ich Ihnen ein wenig sommerliche Freude beim Betrachten dieser neuen Version der Anlage.

Dr. Jörg Windberg (JW3)