

Historische Anlage: In einer Stadt vor unserer Zeit (Lübeck 1900)

Keiner der heute Lebenden kann die Zeit, in die uns diese Anlage zurückführen will, noch erlebt haben. Lassen Sie sich also mitnehmen auf eine kleine Zeitreise in "Eine Stadt vor unserer Zeit", konkret: in die alt-ehrwürdige Hansestadt Lübeck, die inzwischen, trotz aller Wunden, die der 2. Weltkrieg hier hinterlassen hat, zum UNESCO-Weltkulturerbe gekürt wurde.

Kaum bekannt ist heute noch, dass sich der Bahnhof bis zum Jahre 1908 unmittelbar vor dem Wahrzeichen der Stadt, dem Holstentor, befand, das zu den berühmtesten Sehenswürdigkeiten Deutschlands gehört. Das Areal platzte zu jener Zeit schon aus allen Nähten und die eigenartigen Gitterschranken des Bahnüberganges direkt vor der eingleisigen(!) hölzernen Bahnhofshalle, etwa an der Stelle, an der heute die beiden liegenden bronzenen Löwen den Zugang zur Holstentor- Parkanlage "bewachen", bildeten Lübecks Verkehrshindernis Nummer 1.

Ganze Heerscharen von Weichenwärtern bemühten sich, die hier noch bis zur Stilllegung benutzten Handweichen bei jedem Wind und Wetter zu bedienen, um den Zügen der vier, Lübeck anfahrenen Privat- und Staatsbahnen (Lübeck-Büchener Eisenbahn LBE, Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn MFFE, Eutin-Lübecker Eisenbahn ELE und Preußische Staatsbahn KPEV) den Weg durch das Gleisgewirr zu weisen.

Die vorletzte Jahrhundertwende war deshalb die Zeit, als die Bauarbeiten am neuen Lübecker Hauptbahnhof und an dessen Zufahrtstraßen konkrete Formen annahmen. Wenige Jahre zuvor, Bismarck war gerade gestorben und ein Denkmal zu seinen Ehren vor dem Bahnhof errichtet worden, war der Hafen gründlich modernisiert und der Elbe-Lübeck Kanal vom Kaiser feierlich eingeweiht worden.

Die Stadt, lange Jahre paralysiert von "der Franzosenzeit" und in hergebrachtem hanseatischem Brauchtum verhaftet, schickte sich endlich an, den Sprung in eine mehr technisch orientierte Moderne zu wagen.

Die Drägerwerke wurden gegründet (1889). Die Schwartauer Marmeladenfabrik (1899), die Konservenfabriken Erasco (Suppen-1886) und Hawesta (Fisch-1909) sowie die Haferflocken- und Müsliproduktion (Brüggen-1886) ergänzten die traditionelle Lübecker Lebensmittelindustrie rund um den Lübecker "Rotspon" der Firma Carl Tesdorpf, des ältesten Wein-Handelshauses Deutschlands (1678) in der durch Thomas Manns Roman "Die Buddenbrooks" bekannten Mengstraße und natürlich um das bekannteste Erzeugnis der Stadt, das Lübecker Marzipan der Firma Niederegger (1806).

Glücklicherweise bewahren die Archive der Hansestadt Lübeck sowie auch das Mecklenburgische Landesarchiv in Schwerin Hunderte erhalten gebliebene Fotografien, darunter auch einige Ballon-, Luftschiff- und Fliegerfotos sowie maßstäbliche Planzeichnungen des alten Bahnhofsbereichs auf. Grund genug also, sich dieses wahrhaft historischen Anlagenthemas einmal anzunehmen und eine weitgehend passgenaue 1:1-Umsetzung zu versuchen, auch wenn die dafür geeigneten, in EEP vorhandenen Modelle teilweise nur in älteren Versionen zu haben sind, deren Verwendung in Zukunft nicht mehr möglich sein wird.

So muss diese Anlage wahrscheinlich für einen längeren Zeitraum die letzte historische Anlage von mir sein, bis wieder ausreichend "höher" wertige Modelle erhältlich sind, die sich für virtuelle historische Zeitreisen eignen.

Da in der Zeit, in der die Anlage spielt, alle genannten Bahngesellschaften sowohl in ihrer Farbgebung als auch in ihrem Rollmaterial kaum voneinander abwichen, musste nicht zuletzt aufgrund des -selbst unter Zuhilfenahme älterer Modelle- in einem nur geringen Umfang vorhandenen Rollmaterials, auf eine weitergehende Unterscheidung verzichtet werden.

Auch trotz der ansonsten Vorbild- entsprechenden Zugbildung der für jene Gegend dokumentierten Züge mussten darüber hinaus noch zusätzliche kleinere Anachronismen in Kauf genommen werden, wurden strenggenommen doch z.B. die Loks der Baureihen T12 und S10 erst ein paar Jahre später in Dienst gestellt.

Ich denke aber, dass es trotz dieser Einschränkungen gelungen ist, ein wenig die Atmosphäre dieser Gegend um das Holstentor, die berühmte Puppenbrücke, den zu jener Zeit nagelneu ausgebauten Hafen mit den ihn begrenzenden, ehrwürdigen hanseatischen Kaufmannshäusern und den am Rande der alten Festungsanlagen auf der heutigen Possehlstraße verlaufenden Gleisen so genau einzufangen, dass sicher jeder EEPler bei einer realen Stadtbesichtigung Lübecks diese für Touristen heute noch zentrale Gegend künftig mit ganz anderen Augen wahrnehmen wird.

Begeben Sie sich also ein vorerst letztes Mal auf eine kleine, automatisch gesteuerte Zeitreise durch die Bahnhofsumgebung um die Jahre 1900-1908, zuerst in den Wagen der beiden, unabhängig voneinander betriebenen Linien der Lübecker Straßenbahn und danach als Beobachter an den Rand der Zufuhrstrecken aus Süden und Norden der vier, Lübeck anlaufenden Bahngesellschaften sowie der Lübecker Hafenbahn:

- Rechter Anlagenrand (Strecken v.o.n.u.) :
 1. Streckengleis von/nach Lübeck Schlutup/Stettin/Stralsund;
 2. Übergabegleis vom/zum Meck. Rangierbahnhof;
 3. Streckengleis von/nach Berlin/Büchen;
 4. Übergabegleis vom/zum LBE- Rangierbahnhof;
 5. Streckengleis von/nach Hamburg)
- Linker Anlagenrand (Strecken v.o.n.u.):
 1. Hafengebäudegleis vom/zum Lübecker Hafen;
 2. Streckenabzweig von/nach Travemünde;
 3. Streckenabzweig von/nach Kiel/Eutin;
 4. Streckenabzweig vom/zum ELE- Bw und Rangierbahnhof Roddenkoppel)

Die Anlage läuft etwa 45 Minuten vollautomatisch. Sobald der Automatikbetrieb endet, haben Sie Gelegenheit, die Anlage nach eigener Lust und Laune zu befahren oder etwas Rangierspaß zu erleben, indem Sie Güterzüge zwischen dem Hafengebiet, dem Zollschuppen (neben dem Holstentor), den Gütergleisen links und rechts von der Bahnhofshalle und den Schattenbahnhöfen verkehren lassen. Die unter der Anlage befindlichen Schattenbahnhöfe lassen noch genug Raum für diese und weitere eigene Zugkompositionen. (Vorher nicht vergessen, den Grundzustand der Anlage einmal zu sichern und abzuspeichern!)

© Dr. Jörg Windberg (2018)