

Anlage <uwe-brinkmann-thema2>



Die Anlage

Die Anlage ist der erste Teil einer Gesamtanlage Lehrte mit BW, Pbf und Rbf etwa mit dem Sachstand 1960/62. Insoweit sind die Anschlüsse am Gleisdreieck „verfälscht“, d.h. der vorgegebenen Größe angepasst worden. Kern der Anlage soll das BW mit den besonderen Abläufen sein, **der Zugbetrieb um das BW herum dient hier der reinen „Dekoration“**.

Betriebswerke (Bw.) waren Heimatdienststelle einer Lokomotive, zu der sie nach Erfüllung des Laufplanes immer zurückkehrte. Dort wurde die Maschine gereinigt, entschlackt und wieder mit Kohle, Wasser und Sand versorgt und schließlich abgestellt. Kleinere Instandsetzungsarbeiten wurden ebenfalls im Bw. erledigt. Daraus ergab sich die Struktur: neben dem Lokschuppen waren Wasserturm, Bekohlungsanlage, Gruben zum Entschlacken, Werkstätten und Dienstgebäude für das Personal bestimmend, je nach Bedeutung und Umfang des Fahrzeugbestandes sehr bescheiden oder auch ansehnlich und aufwendig.

Der Ablauf nach der Kameraansicht „Start“ stützt sich allein auf Kontaktpunkte und Routen, auf Schaltkreise wurde verzichtet. Einige Maschinen haben Endlosschleifen und schaffen optisch die grundsätzlich Bewegung auf dem BW-Gelände.

Für den halbautomatischen Betrieb muss im 3D-Fenster unter *>Kamera >Wechsel durch Kontaktpunkt* aktiviert sein, dann über F8 in den Vollbildmodus und mit dem statischen Kamerapunkt „Start/Stop“ das Signal auf Fahrt stellen.

„Start“ bewirkt, dass nacheinander folgende Abläufe betrachtet werden können:

1. Nach Laufplanplanende wird die Lok von einem PZug abgekoppelt, sie wird mit Wasser und Kohle ver- und die Schlacke entsorgt, die Lok wird im Lokschuppen I abgestellt.
2. Für die Schmiede erfolgt der Austausch von Stahlteilen durch einen Güterzug, gleichzeitig erfolgt die Beschickung des Kohlebansens durch einen Kohle-Güterzug.
3. Eine Lok aus dem Lokschuppen III bewegt sich zur Ausschlack- und Kesselwaschanlage im Westen des Geländes und zurück.
4. Nach Arbeiten an einer Lok erfolgt eine Betriebsfahrt auf dem Gelände.
5. Die Lok 1. kommt wieder zum Einsatz und beginnt den Dienst mit dem Ankoppeln an den PZug. Daraus ergibt sich nach einer „Umfahrt“ um Lehrte die Wiederholung.
6. Abschließend wechselt die Kamera auf *<#0_BW_Rundblick>*, es gibt einen 360°-Überblick über das Bw-Gelände aus der Vogelperspektive.

Nach dem Durchlauf empfiehlt es sich, unter *>Kamera* den *>Wechsel durch Kontaktpunkt* zu deaktivieren, um auf eigene Entdeckungsreise in der Anlage zu gehen.

Ich verweise auf die weiteren Informationen bezüglich Gleisplan, Gleisstile und verwendete Modelle und wünsche viel Spaß mit der Anlage. Weitere Informationen über die Bahnanlagen Lehrte befinden sich auf der nächsten Seite.

Uwe Brinkmann

Zum „Tatort“ Lehrte

Lehrte war früher ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt und hat sich daher zu einer typischen Eisenbahnerstadt entwickelt.

1843 wurde die Eisenbahnstrecke Hannover–Peine über Lehrte gebaut, die in den folgenden Jahren nach Braunschweig verlängert und mit Seitenlinien von Lehrte nach Celle (1845) und nach Hildesheim (1846) verlängert wurde. 1844 entstand auch das Empfangsgebäude des Bahnhofes im klassizistischen Stil nach Plänen von Eduard Ferdinand Schwarz.

Die Berlin-Lehrter Eisenbahn wurde von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) gebaut und 1871 durchgängig eröffnet. Sie stand in Konkurrenz zu der bereits bestehenden Bahnlinie über Magdeburg und Braunschweig. **Endpunkt der Bahn war in Berlin der Lehrter Bahnhof**, der 1958 abgerissen wurde. Der nahe dieser Stelle befindliche neue Berliner Hauptbahnhof erinnert mit dem Namenszusatz „Lehrter Bahnhof“ noch daran. Von Lehrte führten weitere Strecken über Celle nach Hamburg, nach Hildesheim und nach Hannover.

Die Bahnstrecke nach Hildesheim, die die südliche Kernstadt in eine westliche und östliche Hälfte teilte, wurde 1990 umgelegt und östlich von Lehrte an das Streckennetz wieder angeschlossen. Hierdurch ergab sie eine lang erwünschte Verkehrsentslastung im Bereich des Stadtkerns. Der alte Bahndamm wurde als innerstädtischer Grünzug neu gestaltet. Die für Lehrte so typischen Bahnschranken waren damit in der Kernstadt verschwunden, eine Befreiung für die Stadt.

1998 wurde die Schnellfahrstrecke von Hannover über Lehrte an der alten Berlin-Lehrter Eisenbahn entlang über Meinersen, Gifhorn, Wolfsburg, Oebisfelde, Stendal und Spandau nach Berlin eröffnet. Lehrte ist heute reine Nahverkehrsstation, da die ICE und IC in Richtung Berlin und die IC in Richtung Leipzig durchfahren.

Für den Personennahverkehr ist Lehrte ein wichtiger Knotenpunkt im Großraum-Verkehr Hannover (GVH) mit Anschluss an die S-Bahn Hannover. Unter anderem halten oder enden Zugverbindungen verschiedener Kategorien von/nach Bielefeld, Braunschweig, Celle, Hannover, Hildesheim, Rheine und Wolfsburg in Lehrte.

Der ehemalige Rangierbahnhof am Schnittpunkt der Nord-Süd- und Ost-West-Güterstrecken wurde nach seiner Stilllegung 1960 bis 1964 um die Hälfte seiner bisherigen Anlagen verkleinert. Seine Reste sollen in einen Containerbahnhof umgebaut werden, in dem nicht mehr Güterwaggons rangiert werden brauchen. Die Einrichtung soll die Bezeichnung „Megahub Lehrte“ tragen. Baubeginn könnte noch 2009 sein, nachdem der Bund für die Baumaßnahmen etwa 100 Mio. EUR zur Verfügung gestellt hat. Die Anlage soll 700 m lang sein und zunächst über drei Portalkräne mit je 82 m Spannweite verfügen. Eine spätere Erweiterung auf bis zu sechs Portalkräne ist möglich.

(Quelle: Wikipedia)

Das Betriebswerk Lehrte

An diesem Knoten bestand schon ab 1843 an den Gleisen Richtung Celle eine Lokstation. Sie bestand aus der Wasser- und Kohleversorgung sowie Schuppen für Waggons und 6 Maschinen mit dazugehörigen Räumen für Personal und Material.

Nach Erweiterungen an der Bahnhofstraße (nordwestlich des Pbf) standen in einem Ringlokschuppen schließlich 12 Stände zur Verfügung.

1880 wurde mit dem Bau des Rangierbahnhofes begonnen. Gleichzeitig erfolgten umfassende Planungen für ein Betriebswerk in dem Lehrter Gleisdreieck. Der wachsende Bedarf führte zu Erweiterungen, so dass schließlich neben der Lokhalle 1 mit innenliegender Schiebebühne zwei weitere Lokhallen gebaut wurden.

Einzelheiten ergeben sich der beigefügten PDF-Datei.

Fahrzeugbestand Mitte der 60er Jahre:

BR 44:	13 Maschinen
BR 50:	40 Maschinen
BR 55:	6Maschinen
BR 86:	3 Maschinen