

werden zum Zweck der Ausrangierung auf die Ablaufberge hinaufgeschleppt. Oben angekommen, drückt die Maschine den Rangierzug langsam zurück; durch einen zwischen dem oberen, horizontalen Gleise und dem stark fallenden Ablaufgleise eingeschalteten kleinen Buckel (den sogenannten Felsrücken) werden die Kuppelungen der Wagen während des Augenblicks, wo die Wagen auf der ansteigenden Seite des Buckels sich befinden, schlaff, so daß sie von einem außerhalb des Gleises stehenden Mann ohne Zwischentreten zwischen die Gleise mit einem Rangierknüppel, den er auf die Buffer aufstützt, ausgehängt werden können.

Der betreffende Wagen oder eine Wagenzuggruppe wird dadurch vom Zug losgelöst und läuft von selbst unter sich steigender Geschwindigkeit den Ablaufberg hinab. Jeder Wagen ist zur Orientierung des Rangiermeisters auf dem Rangierberg mit der Nummer des Gleises, wohin er laufen soll, beschrieben. Auf einem wie das Zifferblatt einer Uhr ausgebildeten Zeigerapparat stellt der Rangiermeister den Zeiger auf die Nummer des Gleises, wohin der Wagen abrollen soll. Auf elektrischem Wege wird der Zeiger auf den Apparaten, welche sich in den Weichenstellwerken befinden, auf die gleiche Nummer gestellt, so daß die Weichensteller in den Stellwerken nunmehr in der Lage sind, die Weiche für den Lauf des Wagens richtig zu stellen. Die Schnelligkeit des Wagenlaufes kann durch auf seinem Weg befindliche sogenannte Gleisbremsen geregelt werden. Am Bestimmungsort angelangt, wird der Wagen durch einen Bremschuh aufgefangen. Eine Einrichtung wie die beschriebene, welche eine wesentliche Beschleunigung der Rangierung ermöglicht, findet sich auf allen großen modernen Rangierbahnhöfen.

Der Rangierbahnhof ist nach Süden mit den sechs Hauptgleisen, welche die Brücke des Elbe-Travelkanals überschreiten, durch eine Weichenstraße verbunden, über welche die Güterzüge der Richtungen Büchen, Mecklenburg und Hamburg ein- und ausfahren.

Selbstverständlich entsprechen auf dem ganzen Bahnhof die Anlagen zur Sicherung der Weichen- und Signalstellung den modernen Anforderungen. Kein Signal kann gestellt werden, bevor die Weichenstraße für den betreffenden Zug richtig liegt und die Fahrstraße verriegelt ist. Das Ziehen eines Signals schließt jede Veränderung in der Weichenlage aus.

Der Personenbahnhof ist in drei Stellwerkbezirke geteilt. Ein Fahrdienstleiter, der sich in dem am westlichen Ende des Bahnsteigs IV erbauten Stellwerksgebäude befindet, leitet den gesamten Zugverkehr des Personenbahnhofs. Ohne seine Zustimmung bzw. ohne seinen Auftrag sind keinerlei Zugein- und

-ausfahrten möglich. Mit seinem Stellwerk stehen die beiden übrigen Stellwerke, die vier Bahnsteigbuden und die nächstgelegenen Blockstationen, d. h. diejenigen Stationen, die einen Bahnabschnitt begrenzen, in den kein neuer Zug einfahren darf, bevor ihn der vorhergehende Zug verlassen hat, in Abhängigkeit, so daß er den Zugbetrieb jederzeit sicher in der Hand hat. Eine ähnliche Einrichtung befindet sich am Rangierbahnhof. Behufs rascherer mündlicher Verständigung aller Dienststellen ist ein sehr ausgedehntes Fernsprechnetz vorhanden, dessen Zentrale sich in einem besonderen Raum neben dem Telegraphenzimmer des Personenbahnhofs befindet. Auch das Verwaltungsgebäude der Direktion ist an dieses Netz angeschlossen, so daß auch von hier aus eine rasche Verständigung mit den einzelnen Dienststellen des Außen- und Innendienstes möglich ist.

Überblicken wir die Gesamtheit aller Baulichkeiten und Einrichtungen, die im Vorstehenden geschildert sind, so darf wohl gesagt werden, daß der neue Bahnhof eine große, zeitgemäße, für Lübeck erfreuliche Verkehrsanlage ist. Wenn auf dem alten Bahnhof mit seinen beschränkten Raumverhältnissen, seinen den Verkehr der Reisenden gefährdenden Bahnsteigen und seinen überaus schwierigen Betriebsverhältnissen jedes Anwachsen des Verkehrs die Sorge um die Möglichkeit seiner Bewältigung erhöhte, so gestatten die Anlagen des neuen Bahnhofs, der hoffentlich recht lebhaften weiteren Steigerung des Verkehrs, auch bei Einführung einer neuen Bahn aus dem Norden, ohne jede Besorgnis entgegenzusehen. Die volle Unabhängigkeit in der Einfahrt der Züge aus den verschiedenen Richtungen in den Personenbahnhof und die Möglichkeit einer raschen Zugfolge, in Verbindung mit den ausgedehnten Sicherungsanlagen werden die Bewältigung des Zugverkehrs mit voller Sicherheit gewährleisten. Der Personenbahnhof wird auf eine lange Reihe von Jahren hinaus allen an ihn gestellten Anforderungen genügen.

Auch der Güterbahnhof wird voraussichtlich in seiner jetzigen Ausdehnung lange Zeit ausreichen, die Möglichkeit seiner Erweiterung, namentlich auch seiner Anlagen für den Stückgutverkehr, ist in recht erheblichem Maße vorhanden. Die Notwendigkeit, Erweiterungsbauten vorzunehmen, für welche der Grund und Boden gesichert ist, wird vielleicht am ersten für den Rangierbahnhof eintreten, weil der Umfang der hier zu bewältigenden Arbeiten mit der Ausdehnung der Hafen- und Industrieanlagen und der weitgehenden Teilung der Gestellungsplätze für die Wagen eine stetige und rasch wachsende Mehrbelastung für diesen Bahnhof mit sich bringt. Freilich bleibt hier die Möglichkeit, die Arbeit zur Entlastung des jetzigen Rangierbahnhofs zu teilen und die Aus-