ISSN 0026-7422 2A 11059 E 9/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Modell Eisen Bahner

Hoch über Rendsburg

ensation um Lokomotiven:
SCHÄTZE auf dem Balkan

Beschreibung und Zeichnungen:
Bahnhof in Falken

Geld und Modellbahn:
Tief bei TT

Muiren un Pöste:
Fachwerk im Sauerland

Modell Eisen Bahner TEST
18 616 von Rivarossi

BAHNHOFSFEST IN PANKOW

Was gespielt wird, steht im neuen FALLER Katalog '93/94.*

FALLER®

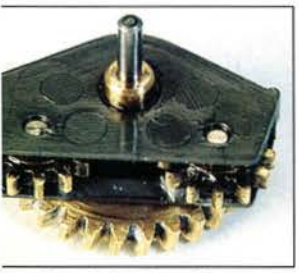
IDEEN MUSS MAN HABEN

WUNDRICH-MEISSEN

* Den neuen FALLER-Katalog '93/94 bekommen Sie jetzt bei Ihrem Fachhändler oder gegen Einsendung von DM 10,– in Briefmarken bei: Gebr. FALLER GmbH, Postfach 65, D-78148 Gütenbach.

Modell Eisen Bahner

INHALT 9'93



So sieht das Herzstück eines s-drive-Antriebs aus. Was das ist? Lesen Sie unseren Test-Bericht von Rivarossis 18 616 ab **Seite 32**

Zum Titelbild:
3,2 Millionen Niete sind beim Bau der Rendsburger Eisenbahnbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal gesetzt worden – hergestellt wurden einige mehr, so daß wir für unser Titelbild Originalstücke aus dem Jahre 1913 verwenden konnten.
Titelstory Seite 6
Foto: A. Stirl

Pankow feiert
100 Jahre alt sind Rangierbahnhof und Bahnbetriebswerk Pankow. Hundert Jahre steht dafür als Wahrzeichen der Rundschuppen. Bleibt er nur Denkmal oder wird er ein Museum? **Seite 11**

VORBILD

Hoch & Tief
Die Eisenbahnbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal 6

Sonderzüge durch Pankow
Ein Bahnhof und sein Bw feiern 11

Die Sachsenmagistrale
Interview mit dem Präsidenten der Rbd Dresden 12

Eisenbahnschätze
Bulgariens strategische Lokreserve entdeckt 14

Dreierlei
Ungewöhnliche Zugformationen in Form und Farbe 42

Tief bei TT
Berliner TT Zeuke GmbH hat Konkurs angemeldet 43

Beamte
Eine Bahngeschichte zum Kopfschütteln 53

Langeoog
Ferieninsel in der Nordsee mit Schmalspurbahn 55

MODELL

TEST 18 616 in H0 von Rivarossi
Die Lok mit dem Dreh 32

Mit meinen Augen
Prof. Kurz sind die Wagen zu lang 36

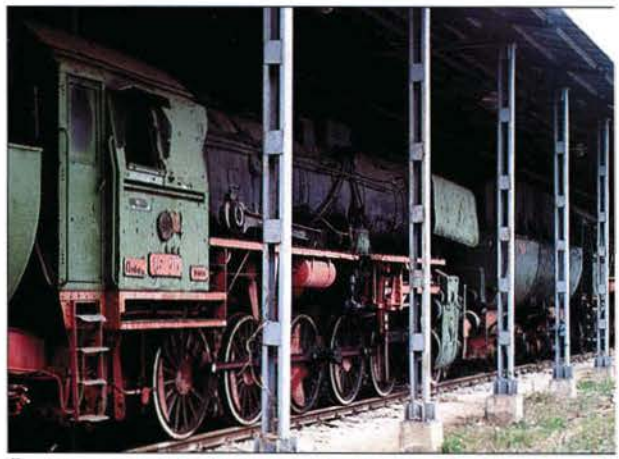
Witte Muiren un swatte Pöste
Fachwerkhäuser im Sauerland 38

Bahnhof Falken
Ein Plan aus der Kiste des Günter Fromm 44

Wagen für die Spreewaldguste
Kein Original, aber ein guter Ersatz 48

Zweie vor!
Der MEB-Rangierwettbewerb 52

Tips & Tricks
Eine Abdrückvorrichtung 52



Überdacht fand J. Glöckner die strategische Reserve der Bulgarischen Staatsbahn in Asenovo. Die lückenlose Auflistung aller Lokomotiven auf **Seite 14**

Abgebrannt ist die Berliner TT Zeuke GmbH nicht nur finanziell: Wenige Tage vor der Zahlungsunfähigkeit brannte auch die Lackiererei aus. **Seite 43**

RUBRIKEN

Prellbock 5
Fahrplan 5
Drehscheibe 17
Güterschuppen 22
Modell-Drehscheibe 29
Auskunft 54
Bahnpost 57
Vorschau 59
MEB -Fahrzeug-Lexikon 60

Weiße Mauern und schwarze Pfosten sind die Kennzeichen der Fachwerkhäuser im Sauerland. Sie dienten dem MEC Hagen als Vorlage für Modellnachbauten. **Seite 38**

DIE ZEITSCHRIFT, DIE JEDEN EISENBAHNFAN FASZINIERT!

Nehmen Sie jetzt den Modell Eisen Bahner auf den Prüfstand!

Für nur **DM 16,50** können Sie den **MODELL EISENBAHNER** für **3 Ausgaben** völlig unverbindlich testen und erhalten ein Mini-Stereo-Taschenradio mit Kopfhörern supergünstig. Das hört sich gut an und liest sich auch gut: jeden Monat informiert Sie der MODELL EISENBAHNER ausführlich und unterhaltsam rund um die Bahn. Lesen Sie mal.

Klingt gut – das MODELL EISENBAHNER ABO-ANGEBOT!

3 Ausgaben MEB und das MINI-RADIO

- mit Ohrhörern
- Originalgröße nur 7,5 x 7,5 x 1 cm
- UKW-Stereo
- inkl. Batterien

DM 16,50

Lesen Sie jeden Monat im MODELL EISENBAHNER ...

- Interessante Berichte über Systeme und Anbieter
- Fundierte Übersichten und Anleitungen zu neuer Technik
- Computer-Test für Modelle: Vergleichstests und Praxisprüfung
- Eindrücke aus den schönsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt
- Vorstellungen von Vorbild und Modell

... und nutzen Sie die Vorteile des Abonnements:

- Zustellung frei Haus, das Porto zahlt der Verlag
- Sie versäumen keine Ausgabe des MODELL EISENBAHNER
- Sie sind stets „rund um die Bahn" aktuell informiert
- In jeder Ausgabe Fahrzeug Lexikon-Karten zum Sammeln

Sichern Sie sich jetzt Ihr Test-Abo und das Mini-Radio, das Sie in jedem Fall behalten dürfen! Senden Sie noch heute den ausgefüllten Coupon an:

MODELL EISENBAHNER
Abonnementservice · Frau Helga Olbricht
Postfach 28 · 13161 Berlin

MEB-Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung schriftlich beim MODELL EISENBAHNER-Abonnementservice, Postfach 28, 13161 Berlin, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieser Bestellung beim Abonnementservice widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Modell Eisen Bahner BESTELLCOUPON

❑ Ja, ich will den MODELL EISENBAHNER völlig unverbindlich testen. Senden Sie mir die nächsten 3 Ausgaben des MODELL EISENBAHNER und das Mini-Radio. Alles zusammen erhalte ich frei Haus für nur DM 16,50 zugesandt. Das Radio darf ich in jedem Fall behalten.

Falls mich der MODELL EISENBAHNER nicht überzeugt, teile ich Ihnen dieses spätestens 10 Tage nach Erhalt der 2. Ausgabe schriftlich mit. Sonst bekomme ich den MODELL EISENBAHNER danach für zunächst 1 Jahr regelmäßig jeden Monat ins Haus. Nach einem Jahr kann ich ohne Begründung jeweils 6 Wochen vor Quartalsende kündigen.

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Ich bezahle den Gesamtbetrag: ❑ bequem und einfach per Bankeinzug

Kontonummer (bitte vom Scheck abschreiben)

Bankleitzahl

❑ nach Erhalt einer Jahresabrechnung (12 Ausgaben) über DM 48,- (Bitte kein Geld schicken!)

Name des Geldinstitutes

MEB-Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung schriftlich beim MODELL EISENBAHNER-Abonnementservice, Postfach 28, 13161 Berlin, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieser Bestellung beim Abonnementservice widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

SA 1009

Liebe Leser,

die Anzahl der Briefe unzufriedener TT-Modelleisenbahner hatte in der letzten Zeit zugenommen, allerdings war auch Hoffnung aufgekeimt: TT hatte die Flucht nach vorn angetreten, war in die Öffentlichkeit gegangen, hatte sich auf Foren in Berlin, Leuna, Dresden mit der Führungsmannschaft den Händlern und TT-Bahnern gestellt, sich einsichtig gezeigt, einen Ersatzteilkatalog in Aussicht gestellt und neben einem akzeptablen Entwicklungsprogramm verkündet, daß mit dem Eintritt einer Berliner Investitionsbank als Gesellschafter mit 49 Prozent Geschäftsanteil die Finanzierung aller Vorhaben auf viele Jahre gesichert sei. Besonders diese Nachricht, mit seiner überzeugenden Beredsamkeit von Geschäftsführer Parisel vorgetragen, löste Zuversicht aus, waren doch seit Jahresbeginn die Feststellungen immer häufiger geworden, daß sich die Berliner TT Zeuke GmbH als säumiger Zahler entpuppte.

Auch wir wollten mit einer letzten größeren Veröffentlichung von Leserbriefen und einem weiteren Leitartikel dieses Thema wegen des positiven Trends vorerst abschließen.

Im Fachjargon nennt man den bei TT eingetretenen Zustand Zahlungsunfähigkeit, im Volksmund Pleite. Letzteres beschreibt unverblümter den tatsächlichen Schaden. Zahlungsfähigkeit kann man wieder herstellen, die Pleite jedoch umfaßt vor allem auch den psychologischen Schock, der bei einer Offenbarung wie der vorliegenden entsteht. Indes: Knapp 16 Stunden nach der Erstveröffentlichung in der Berliner Abendschau meldeten sich in der Redaktion die ersten Anrufer und boten Hilfe an: „Macht eine AG aus dem Betrieb mit Kleinaktien, wir kaufen." „Ruft zu einer Spendenaktion auf, TT darf nicht untergehen!" Wir dürfen in das laufende Verfahren nicht eingreifen, aber eines haben wir getan: Allen Beteiligten, der Belegschaft insbesondere und der Bank diese Solidaritätsbekundungen übermittelt, um sie in den Gedanken zu bestärken, daß nicht die Abwicklung das Ziel der derzeitigen Bemühungen sein kann und darf, sondern der Wiederaufbau. Ich weiß nicht, wieviele aktive TT-Modellbahner es in Deutschland gibt. Sollte ihnen der Nachschub, die Basis entzogen werden, werden sich viele nach wenigen Jahren des Fahrens auf Verschleiß von der Modellbahnerei völlig zurückziehen. Also auch kein Anlaß für die Mitbewerber aus der Branche, auf einen Neukundenschub zu hoffen. Sie wissen das, denn auch von dieser Seite hörte man bislang keinen Ausbruch von Schadenfreude oder Häme.

Auf denn, lassen wir die Ohren nicht hängen und uns TT nicht nehmen. Die Redaktion MODELL EISENBAHNER steht als Mittler und Helfer zur Verfügung. *F. Borchert*

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

11./12.9. Dampfsonderfahrten
zwischen Holstentor und Konstantinkai zum Stadtjubiläum mit der 91 134. Info: „Altstadtdampf", Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V., Im Bahnbetriebswerk, Zum Bahnhof 13, 19053 Schwerin.

11./12.9. Europatauschbörse
XIV. Süddeutsche Europatauschbörse für Eisenbahnen aller Spurweiten und Fabrikate in der Sporthalle, 76646 Bruchsal bei Karlsruhe.
Öffnungszeiten: Sonnabend: 13 bis 18 Uhr, Sonntag: 11 bis 16 Uhr.
Info: Int. Information gegen Freiumschlag: W. Siegele, Waldstr. 21, 76297 Stutensee, Tel: 0721/682664.

11./12.9. Tage der offenen Tür
von 10 bis 18 Uhr, Friesenheimerstr. 18, 68169 Mannheim. Eintritt frei. Mit Bus ab alter Meßplatz oder von Luzenburg aus bis Hombuschstr.
Info: N-Bahn-Club Rhein-Neckar e.V. Friesenheimerstr. 18, 68169 Mannheim.

11./12.9. Museumstage
im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen von 10 bis 17 Uhr. Am 12.9. Modellbahnbörse.
Info: Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel: 0234/492516.

11./12.9. Dampflokfest
im Dampflok-Museum Hermeskeil mit Modellbahnbörse.
Info: Freiumschlag, Dampflok-Museum, PF 1166, 54401 Hermeskeil, Tel: 06503/1204.

12.9. Modellbahn- und Autobörse
im Michaelshaus, Hochstr. 47 in Gelsenkirchen-Buer, von 11 bis 14 Uhr.
Info: Sven Richter, Tel: 0209/143150, Norbert Berrischen, Tel: 0209/75323 bzw. 0209/782612.

18.9. Tagesfahrt
zur Muskauer Waldbahn, Sonderzug 2.Kl., Berlin–Weißwasser–Berlin mit 52 6666 oder 65 1057.
Info: BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, 10963 Berlin, Tel: 030/2511081.

18.9. Sonderfahrt
mit altroter 211 und Umbauwagen von Platting nach Jandelsbrunn, Freyung und Eging.
Info: IG Schienenverkehr Niederbayern e.V., Wolfgang Mletzko, Bahnhofstr. 11, 82433 Bad Kohlgrub.

18./19.9. Modellbahnausstellung
im Bahnhof Otterfing (S2) von 10 bis 18 Uhr.
Info: Eisenbahnfreunde München Südost, Leharweg 3, 85521 Ottobrunn.

18./19.9. 2. Bonner Fahrtage
des EBAC Bonn, J.-Strunck-Halle, Bonn Endenich, von 11 bis 17 Uhr, Modulanlagen.
Info: Eisenbahn-Amateur-Club Bonn e.V., PF 1503, 53005 Bonn.

24.9. Sonderverkauf
von Eisenbahnliteratur, totale Lagerräumung des transpress-Verlages mit vielen vergriffenen, aber immer gefragten Büchern und Mängelexemplaren aktueller Titel, alles zu Tiefpreisen in 10117 Berlin, Französische Str. 13/14, auf dem Hof, von 10 bis 19 Uhr.

25.9. Dampfzugfahrt
Schönebeck (E)–Blumenberg–Eilsleben, Blumenberg–Staßfurt, Schönebeck (E)–Staßfurt, Besichtigung des Bw Staßfurt, Bespannung: BR 50 oder 65. Fahrpreis: ca. 50 bis 60 DM, Fahrplaninfo für Begleiter auf Straße: 25,- DM.
Bestellung von Fahrkarten, ausf. Info mit Freiumschlag: Eisenbahn-Club Schönebeck (E) e.V., Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, 39249 Barby, Tel: 039298/3245.

25.9. Sonderfahrt
mit hist. D-Zugwagen der SNCB und Vennbahn-Dampflok 50. 3666 zum Dampflokfestival im belgischen Mariembourg.;10.10. VENNBAHN-Sonderfahrt anläßlich des belgischen Zug-Tram-Bus-Tages nach Trois-Ponts und zurück.
Auskunft und Reservierungen: VENNBAHN V.o.E., Bahnhof Raeren, Bahnhofstr. 70, B-4730 Raeren.

25.9. Bahnhofsfest
in Dahlhausen-Wupper mit Flohmarkt, Gebühr je Meter: 10,- DM.
Info: Förderverein Wupperschiene e.V., PF 13 22 35, 42275 Wuppertal, Tel: 0202/552194, samstags 02191/669436.

25.9. Sonderfahrt
Hamburg–Hagenow Land–Schwerin–Bad Kleinen–Lübeck–Hamburg mit Schienenbusgarnitur der AKN, die als letzte Schienenbusse im Bereich der BD Hamburg am Ende der Fahrt abgestellt werden.
Info: Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V., Rainer Dodt, Opm Blockhorn 9e, 22869 Schenefeld.

25.9. Fahrzeugschau
von 9-18 Uhr im Bw Leipzig Hbf West. Zubringerverkehr mit SVT „Hamburg" stündlich zwischen Leipzig Hbf und Bw. Tag der offenen Tür der Leipziger Verkehrsbetriebe gegenüber dem Bw.
Info: Freizeitgruppe „Historische Ellok", Berliner Straße 90, 04129 Leipzig, Telefon: 0341/7243449.

25./26.9. Fahrzeugausstellung
am 25.9. Sonderfahrt Aue–Johanngeorgenstadt; 23.10. Dampf Bummelfahrt Aue–Annaberg-Buchholz–Bärenstein.
Info gegen Rückumschlag: Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., AK Sonderfahrten, F. Thomas, Fontanestr. 82, 16761 Hennigsdorf.
25./26.9. Bahnhofsfest mit Modellbahnbetrieb, Tombola, Flohmarkt am 25.9. von 14 bis 18 Uhr; 26.9. 10 bis 17 Uhr im Bahnhof Heusenstamm.
Info: HEB Hobbyeisenbahner 1983 e.V., Horst Meier, Tel: 06106/9586.

25./26.9. mini-club-Treffen
im Technik Museum Speyer. Die Fa. Märklin und der Z-Club International laden dazu ein. „Higlight" ist die „Größte Lokparade der kleinsten Serieneisenbahn der Welt".
Anmeldungen: Technik Museum Speyer, Geibstr. 5, 67348 Speyer, Tel: 06232/78844, Fax: 06232/78811 oder Z-Club International, Falkertstr. 73, 70176 Stuttgart, Tel: 0711/2262688, Fax: 0711/2238282.

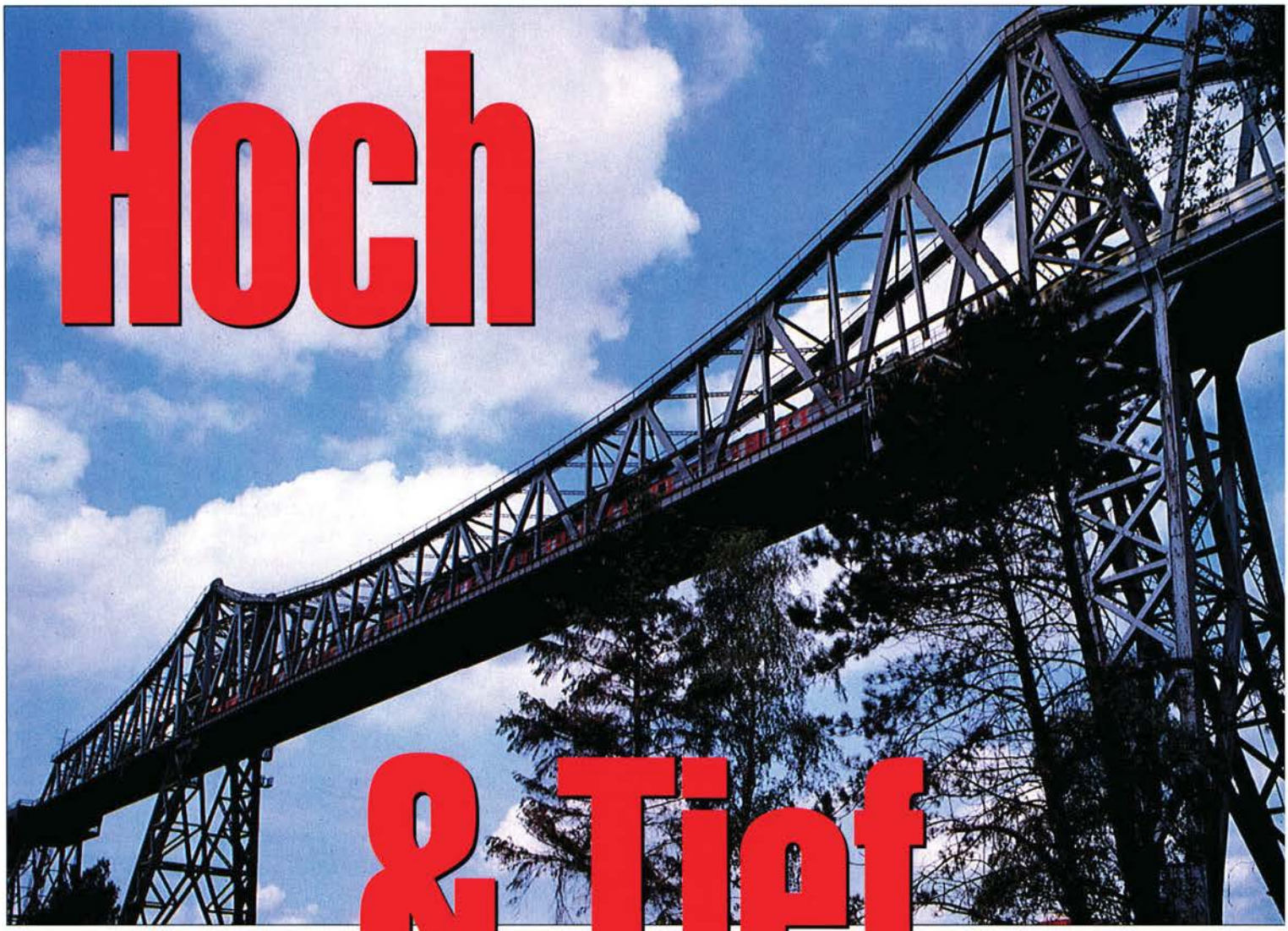
26.9. Modellbahn- und Autobörse
von 11 bis 16 Uhr in der Jahnturnhalle an der Sportplatzstraße, 66386 St. Ingbert-Rohrbach; 30./31.10. Int. Modellbahnausstellung von 10 bis 18 Uhr in der Rohrbachhalle. Info: MEC St. Ingbert e.V., Annastr. 14, 66386 St. Ingbert.

2./3.10. Feldbahnfest
von 10 bis 17 Uhr im Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, 60486 Frankfurt/M.
Eintritt/Fahrpreis: jeweils 2,- DM; Erw., 1,-DM; Kinder; Familienkarte 10,-DM.

2./3.10. Bw-Fest
Tage der offenen Tür im Bw Hanau von 10 bis 17 Uhr.
Info: Dampfbahnfreunde Kahlgrund e.V., Ahornweg 36, 63741 Aschaffenburg, Tel: 06021/88872.

3.10. Modelleisenbahnbörse
von 9 bis 13 Uhr im Theater der Stadt Greiz, kleiner Saal. Eintritt: 2,- DM, Tischgebühr: 5,- DM.
Info/Anmeldung: Greizer MEC „Elsterbrücke" e.V., Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, 07973 Greiz, Tel: 03661/670139.

Hoch & Tief



Dreiundvierzig Meter hoch befindet sich die Schienenoberkante der Rendsburger Eisenbahn-Hochbrücke über dem mittleren Kanalwasserspiegel des Nord-Ostsee-Kanals. Und dreizehn Meter beträgt die Wassertiefe des Kanals an dieser Stelle; mithin ein Unterschied von sechsundfünfzig Metern – für schleswig-holsteinische Verhältnisse ein gewaltiger Unterschied.

Die treibende Kraft für den Bau eines Kanals zum Ende des 19. Jahrhunderts zwischen Nord- und Ostsee quer durch Schleswig-Holstein war die Kaiserliche Marine. Die Umfahrung der Jütländischen Halbinsel, um von einem Meer ins andere zu gelangen, war zeitraubend und konnte in Kriegs- und Krisensituationen den Sieg kosten. So

wurde von 1887 bis 1895 zwischen der Elbemündung bei Brunsbüttel und der Kieler Förde bei Holtenau ein 97 km langer und im Mittel 60 m breiter Schiffahrtskanal gegraben. Schon zehn Jahre nach der Eröffnung genügte der Kaiser-Wilhelm-Kanal den militärischen Forderungen nicht mehr. Die Erweiterung von 1907 bis 1914 verdoppelte seinen Querschnitt, und so erfüllte der Kanal bis in die 50er Jahre alle Ansprüche.

Zwei Drehbrücken

Solch ein Kanal zerstört natürlich viel Infrastruktur. Speziell in diesem Fall durchschnitt sein Ost-West-Verlauf sämtliche Verkehrswege, die Deutschland mit seinem nördlichen Nachbarn Dänemark verbanden. Also galt es, Brücken zu bauen, um die durchschnittenen Verkehrsadern wieder zu schließen. Eine dieser Schnittstellen war die Überquerung des Kanals durch die zweigleisige Eisenbahnlinie Neumünster–Rendsburg. Am Kanalufer lag die Gleishöhe 9,55 m über dem Wasserspiegel. da die Marine aber eine Mindestdurchfahrtshöhe von 45 m forderte, blieb nur der Bau von zwei beweglichen Brücken: asymmetrische Drehbrücken mit 119 m Länge und 50 m lichter Durchfahrtsbreite. Ein zweigleisiges Brückenbauwerk verbot sich aus konstruktiven Gründen und hätte das Einschwenken stets beider Gleise zur Folge gehabt, wenn nur eines gebraucht wurde, denn die Ruhe- ➪

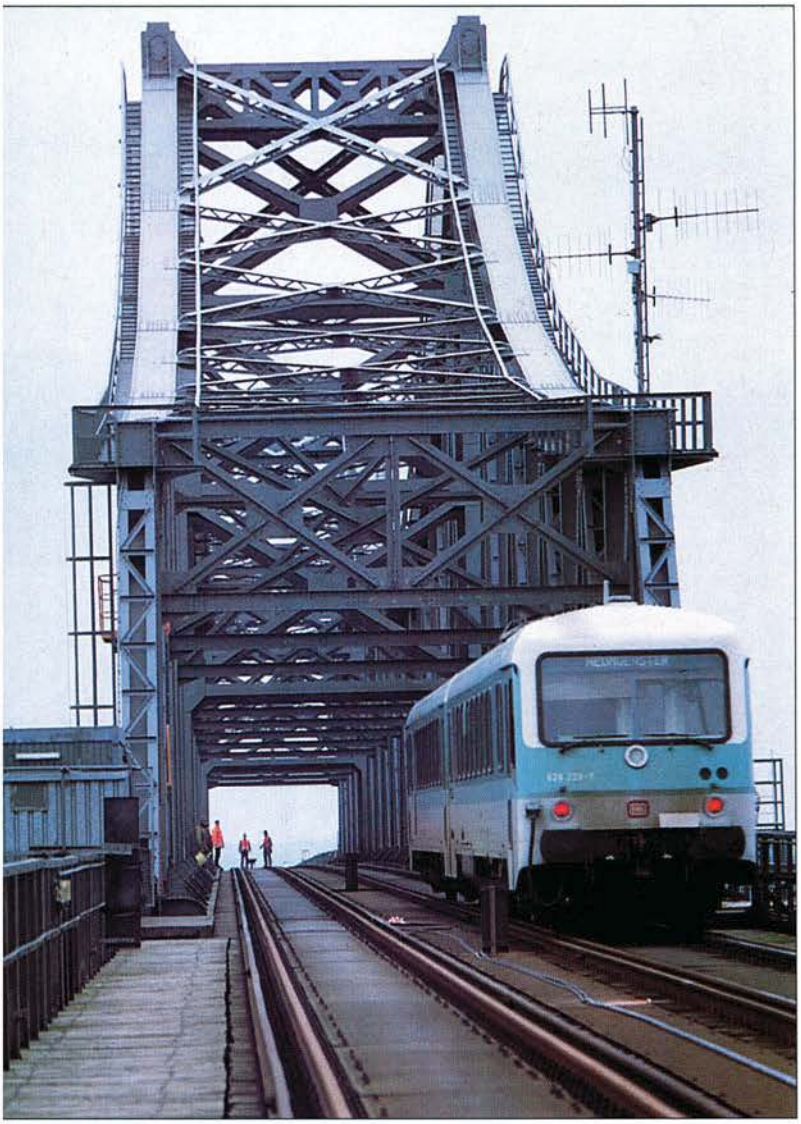
Hoch über den Dächern von Rendsburg schleift sich das nördliche Rampengleis zur Kanalbrücke.

Aus der Uferperspektive sieht die Durchfahrt großer Schiffe bedenklich aus.

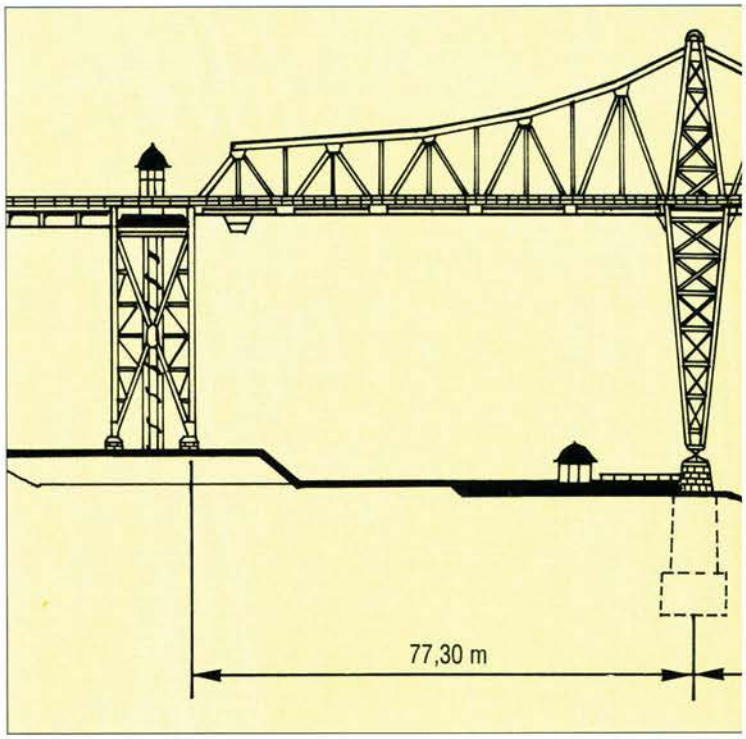
Drei Meter über dem Wasser gleitet die Schwebefähre, geführt am Untergurt der Brücke.

Aus Mayers Konv.-Lexikon

Die beiden Eisenbahndrehbrücken. Die westliche Brücke ist ausgedreht, die östliche geschlossen.



Wegen der Lagerauswechslung ist gegenwärtig das östliche Gleis gesperrt.



Die vereinfachte Seitenansicht der Kanalbrücke etwa im Maßstab 1:1650. Die Brü

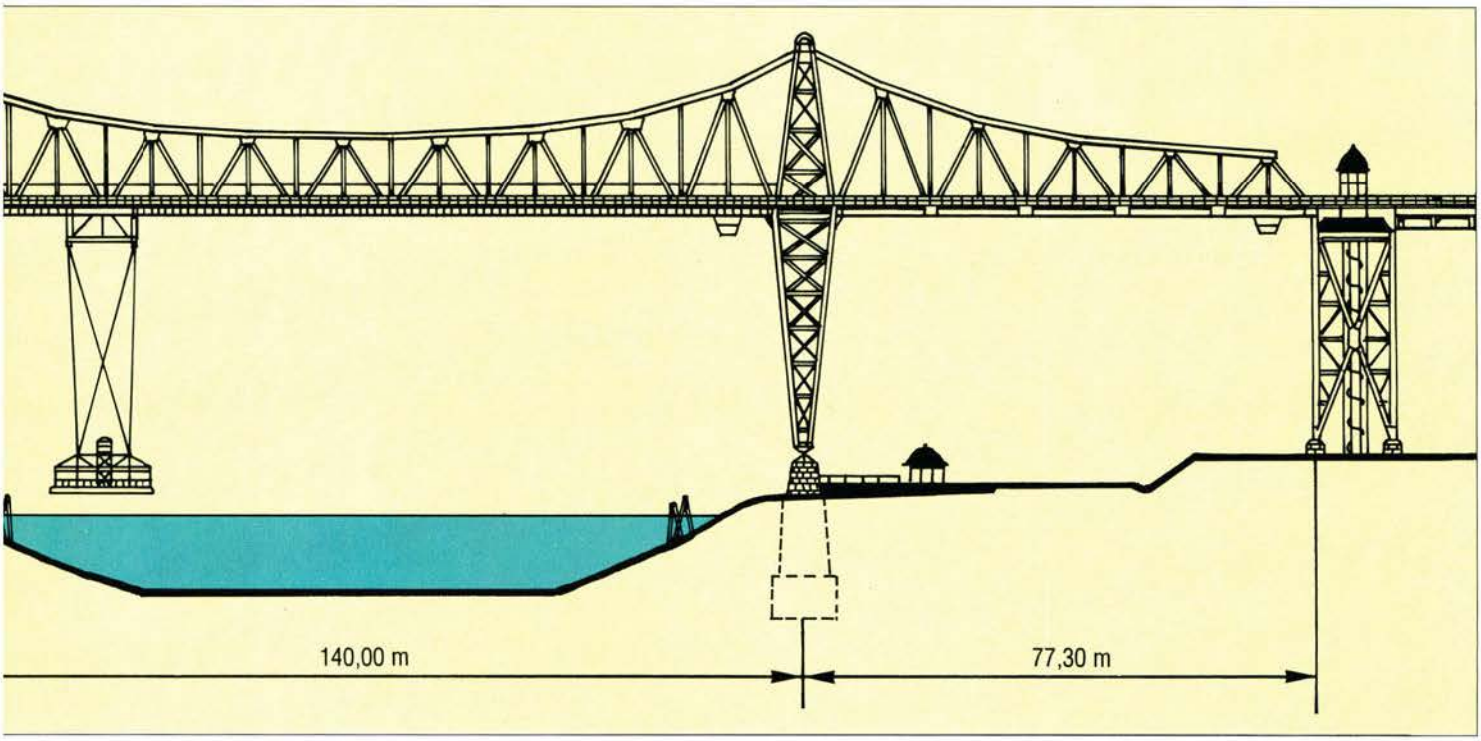
lage der Brücken war die ausgedrehte (Kanaldurchfahrt frei) und konstruktionsentlastende Situation.

Bemerkenswert war die Antriebstechnik für diese beiden 520 Tonnen schweren Brückenüberbauten: Sie erfolgte mit Hilfe zweier Hydraulikzylinder. Diese wurden mit Druckwasser betrieben und hatten Hübe von 2670 mm. Da der Kolbenweg nicht ausreichte, die Konstruktion um einen erforderlichen Winkel von 70° zu drehen, waren die Zugseile vierfach eingeschert. So zog nach dem Anheben der Brückenüberbaus aus der Ruhearretierung der Zugkolben die Konstruktion in die Gleisachse, während der Nachlaßkolben das Seil nur um so viel nachließ, wie die Zugkonstruktion für die Drehbewegung benötigte. Hatte der Überbau seine Endlage erreicht, wurde er wieder abgesenkt und verriegelt. Daß das Ganze im Havariefall auch von Hand bewegt werden konnte, war bei der preußischen Gründlichkeit dieses Vorhabens fast selbstverständlich.

Eine Hochbrücke

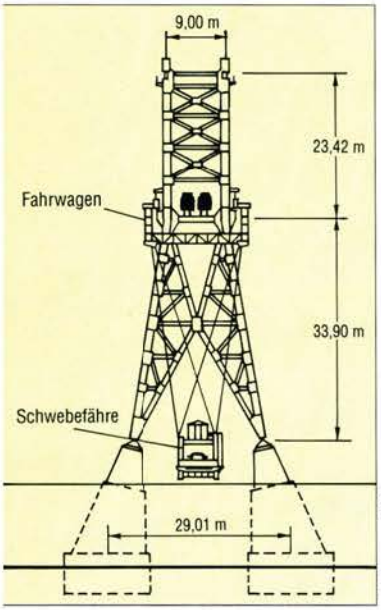
Wie bereits erwähnt, erwies sich der Kanalquerschnitt mit zunehmender Schiffsgröße und Fahrtenfrequenz als zu eng, so daß 1907 mit seiner Erweiterung auf durchschnittlich 100 m Breite und 11 m Tiefe begonnen wurde. Damit hatten auch die Drehbrücken ihre Daseinsberechtigung verloren, und man begann ihren Ersatz durch eine permanente Brücke zu erwägen. Da die Forderungen der Marine hinsichtlich der Durchfahrtshöhe inzwischen auf 42 m erhöht worden waren, ergab sich bei 1,5 m Konstruktionshöhe (Unterkante Brückenkonstruktion – Oberkante Schiene) eine Fahrbahnhöhe der Gleise von 43,5 m über dem Kanalwasserspiegel. Woher solche enormen Höhenunterschiede nehmen, wenn das holsteinische Land eben ist wie ein Kuchenbrett?

Die Lösung konnte nur im Anlegen von Rampen beiderseits des Kanals liegen. Bei einer lt. Bau- und Betriebsordnung (BO) vorgeschriebenen maximalen Rampenneigung von 1:150 (6,67‰) ergaben sich für den Anstieg zur Brückenkonstruktion Längen von etwa 5500 m. Derart lange Ram-



Zeichnung: Döring

…schen rechts und links der Kanalbrücke wurden bereits vor 10 Jahren abgebaut.



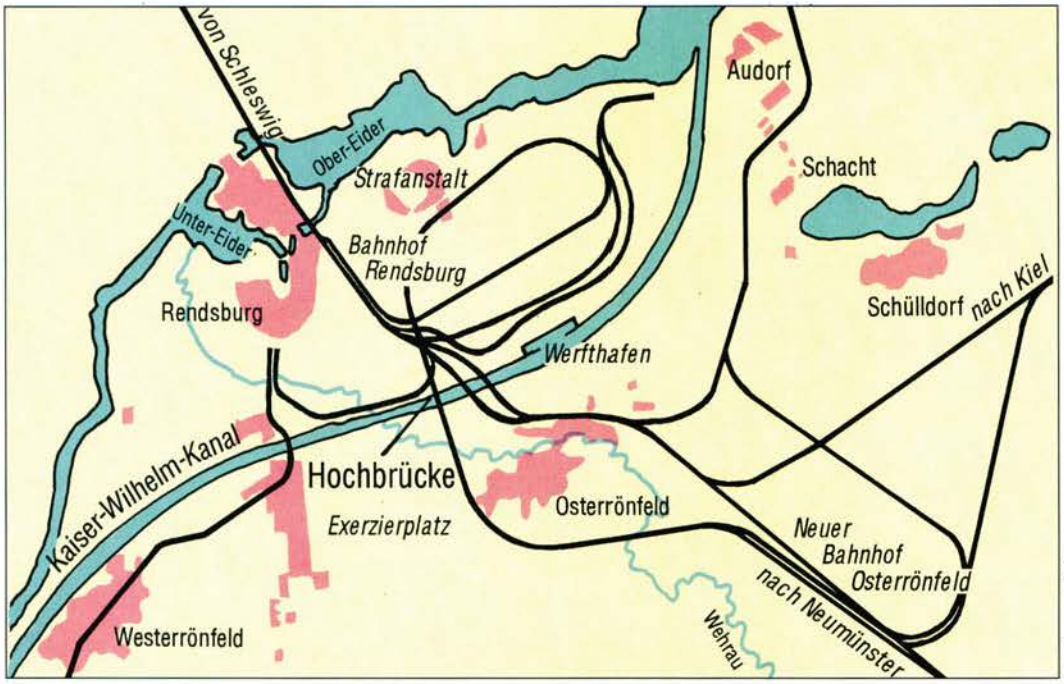
Zeichnung: Döring

Auch im Querschnitt (etwa 1:1100) ist die Brücke beeindruckend.

pen anzulegen bereitete auf dem Territorium südlich des Kanals keine Schwierigkeiten, war das Land doch weitläufig genug, diese Bauwerke aufzunehmen. Weitaus schwieriger zeigte sich die Lösung des Problems am Nordufer: Hier hatte sich die Stadt Rendsburg mit ihren schmucken Backsteinhäusern ausgebreitet, und der Bahnhof lag nur 600 m von der Brücke entfernt. Selbst die Anhebung des gesamten Bahnhofs um 4,5 m, die auch aus verkehrstechnischen Gründen wünschenswert war, brachte nur eine Verkürzung der Rampe um knapp 100 Meter. Blieben an dieser Seite immer noch 4500 m Rampenlänge, die in einer riesigen eingängigen Gleiswendel durch die Stadt geschleift wurde. Ob dies in Form von aufgeständerten Brücken oder von Dämmen erfolgen sollte, darüber entschied eine Studie, die als Kriterium eine Höhe von 28 m ergab: Stützhöhen über diesem Wert wurden als Brücken ausgeführt, darunterliegende Höhen als Dämme.

Eines dieser Pylonlager überträgt etwa 150 t Stützkraft in das Fundament.

Die Haupt- oder Strombrücke ist eine zweispurige Fachwerkträger-Brücke mit einem dem Biegemomentenverlauf nachempfundenen parabelförmig gekrümmten Obergurt. Der Untergurt ist absolut eben und zusätzlich verstärkt, hängt doch an ihm eine elektrisch betriebene Schwebefähre für Personen- und Pkw-Beförderung, eine in dieser Art wohl auch einmalige Konstruktion. Das System der Brücke ist statisch bestimmt und stellt im Prinzip zwei Träger auf 2 Stützen mit Kragträgern dar, zwischen denen das Mittelteil als Gerber- ➪



Zeichnung: Döring

Fällt auf jeder Landkarte auf: Die Riesenwendel der Eisenbahn nördlich des Nord-Ostsee-Kanals.

träger eingehängt wurde. Wegen der extremen Belastungen beim Freivorbau von den beiden Pylonen aus erfolgte der konstruktive Anschluß des Mittelteils mittels einer ungewöhnlichen Gelenkverbindung, die während der Montage nachstellbar war und später festgesetzt wurde. Auf den Rampenbrücken wurden die Überbauten getrennt, d.h. in jedem Feld, ob Stützen- oder Brückenfeld, existieren zwei Überbauten: für jedes Gleis einer.

So stellt sich die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke zwischen den Endwiderlagern – von Süden kommend – wie folgt dar: 900 m Vorlandbrücke, 290 m Strombrücke und 1260 m Stadtbrücke, die in der besagten Gleiswendel liegt. Ein imposantes Bauwerk, und das Größte seiner Art in der ganzen Welt. Sicher auch ein Grund mit dafür, die Brücke 1988 unter Denkmalschutz zu stellen und ihren Erhalt für die nächsten 25 Jahre zu planen. So finden derzeit umfangreiche Arbeiten an den Lagern statt, deren über 800 Stück im Zuge der anstehenden Elektrifizierung dieser Magistrale ausgewechselt werden.

Zahlen und Fakten zur Rendsburger Eisenbahnhochbrücke

Längen der Stahlkonstruktion, gesamt	2486,25 m
davon Brückenrampe Süd	908,50 m
Brückenrampe Nord	1260,15 m
Kanalbrücke	317,60 m
Masse der gesamten Konstruktion	17.220 t
Anstrichfläche der Stahlkonstruktion	236.000 m²
Erdmassen der Dämme gesamt	5,2 Mill. m³
davon Rampe Süd	3,4 Mill. m³
Rampe Nord (Stadt-Dämme)	1,8 Mill. m³
Länge der Rampendämme, gesamt	2213 m
Anzahl der Niete , gesamt	3,2 Mill. St.
Gesamtkosten	13,4 Mill. RM

Auch im Modell beeindruckend: Das H0-Modell der Rendsburger Brücke.

Das Modell

Wenn eine Diesellokomotive der Baureihe 218 mit einem Zug rotlackierter Reisezugwagen der Dänischen Staatsbahn gen Norden über die Brücke poltert, meint der Untenstehende, auf eine miniclub-Anlage in der Nenngröße Z hinaufzublicken. Da liegt die Vermutung nahe, daß sich Modellbahnclubs der Region mit Vehemenz der Nachbildung dieses einmaligen Bauwerks annehmen würden. Weit gefehlt! Der bautechnische Aufwand ist vielen wohl doch zu groß, so daß wir nur einen Club fanden, der eine Nachbildung der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke auf seiner Anlage hat: die Modelleisenbahnfreunde Rendsburg e.V. Das Besondere daran ist, daß das Brückenmodell bereits vor knapp 30 Jahren gebaut wurde, zu einer Zeit also, wo man noch nicht auf gezogene und gefräste Messingprofile aller Art zurückgreifen konnte. Verständlich, daß da manches an der Konstruktion vereinfacht wurde und daß die Rendsburger Modelleisenbahner heute „alles anders machen" würden. Dennoch, die Höhe stimmt exakt, die Länge stimmt fast, und mit einer Masse von über 50 kg stellt das Modell – genau wie sein großes Vorbild – eine Einmaligkeit dar. Das wird noch unterstrichen durch die erklärenden Bemerkungen, daß seinerzeit jedes Teil des Brückenmodells aus Büchsenblech zugeschnitten und von Hand abgekantet werden mußte, bevor es eingelötet werden konnte. „Leider konnten wir die Gleiswendel nicht im Modell darstellen – Platznot", kommentiert Franz Lehmer, der Leiter des Clubs.

Wenn dann der Güterzug, bestehend aus einer Roco-BR-50 und einer gemischten Leine aus G- und 0-Wagen nach dem Höhengewinn durch eine weitgezogene Schleife endlich über das Brückenmodell rasselt, fühlt sich der Betrachter wieder an das Ufer am Nord-Ostsee-Kanal zurückversetzt, unter die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke.

Fotos: Stirl

Das Modell der Schwebefähre an der Brücke ist voll funktionsfähig.

Georg Kerber