



Werrabrücke Hann. Münden

Vom Vorbild zum H0-Bausatz

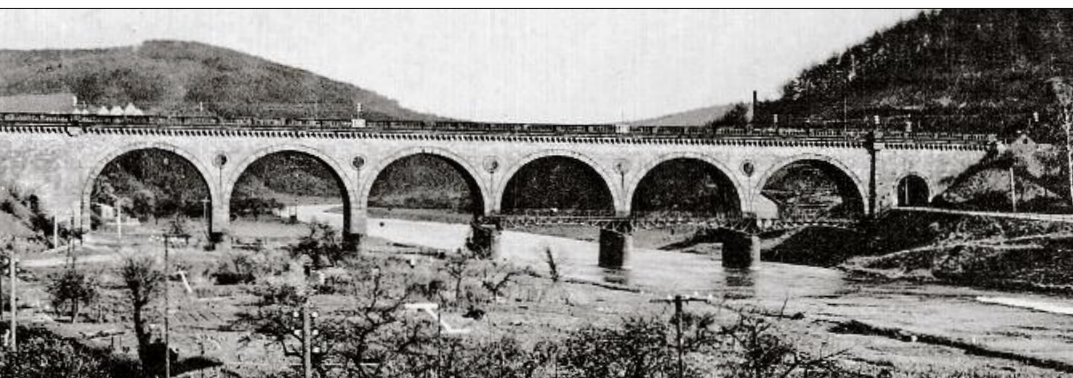
Die Werrabrücke bei Hann. Münden war ein imponierendes Brückenbauwerk, das Jens Kaup bzw. sein Unternehmen Vampisol nun als H0-Bausatz anbietet. Er stellt uns aus Herstellersicht das Vorbild und seinen Weg zu einem außergewöhnlichen Bausatz vor.

Oben: Die massigen Stropfpieler stehen im Kontrast zur später errichteten Eisenkonstruktion des Fußgängerstegs.

Blick vom Stadtteil Blume auf den Viadukt mit verschlossenen Brückenaugen.

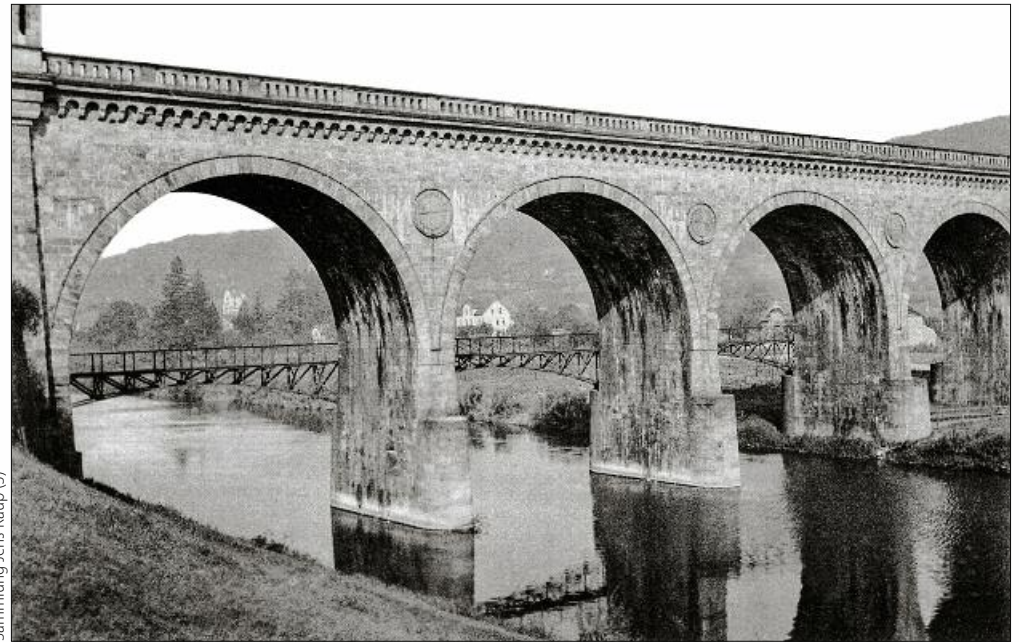
Der aufwendigste Streckenteil der Hannöverschen Südbahn war der an Kunstbauten reiche Abschnitt Göttingen – Dransfeld – Hannoversch Münden, der auch als „Dransfelder Rampe“ bezeichnet wird. Die ursprünglich durchgehend zweigleisig angelegte Trasse mit einer Höhendifferenz von 158 m, Steigungen bis 16 % sowie dem 325,5 m langen Volkmarshäuser Tunnel stellte damals hohe An-

forderungen an Bau und Betrieb. Die Trassierung macht auch am östlichen Ortsrand von Hannoversch Münden eine Überführung über die Werra notwendig. Das geplante Bauwerk setzte mit einer Gesamtlänge von 160,75 m und einer Höhe von 23,36 m für das Königreich Hannover neue Maßstäbe. Die seinerzeit aufsehenerregende Projektierung sah sechs gleiche Öffnungen mit Halbkreisgewölben von 17,52 m Stützweite und 21 m Höhe vor. Der Bau wurde 1852 begonnen. Dafür waren zahlreiche Vorbereitungen notwendig, so eine hölzerne Pfahlbrücke für eine schmalspurigen Transportbahn mit drehbarem Teil für durchfahrende Schiffe, ein großer Materiallagerplatz im Bereich der heutigen Hemdemündener Straße und eine Bauhüt-





Sammlung Jens Kaup (2)



Eine Postkarte um 1900. Die Brückenaugen sind geschlossen. Links oben sind ansatzweise noch die turmähnlichen Ziertürme der Brückenköpfe sichtbar.



Noch kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die 90 Jahre alte Brücke von der Wehrmacht gesprengt, um so die vorrückenden Amerikaner aufzuhalten – was sich als sinnlos erwies.

te für die Bauleitung. Die Bruchsteine zur Hintermauerung kamen von Steinbrüchen am Kattenbühl, die bearbeiteten Quadersteine aus Buntsandstein für die Sichtflächen stammten aus dem hessischen „Ausland“ und wurden per Schiff auf der Werra geliefert. 1852 ragten die Pfeiler über den Wasserstand hinaus, 1853 begann die Einwölbung. Die beidseitigen Krangerüste wurden an Baubahnen angeschlossen, um das Erdreich für den Bahndamm von den Einschnitten südlich der Stadt heranzuschaffen. 1855 war die Brücke vollendet. Der Betrieb der Strecke nach Hann. Münden wurde am 8. Mai 1856 aufgenommen.

Wie sämtliche anderen Bauwerke der Hannöverschen Südbahn kennzeichneten auch die Mündener Werrabrücke eine sehr solide qualitätsvolle Ausführung und ausgesprochen gelungene Gestaltung. Der gewaltige Werksteinbau weist die zeittypischen Architekturelemente wie Rundbogenfriese mit profiliertem Deckgesims auf. Die Balustrade war mit Brüstungspfeilern und Pfostenreihen gegliedert. Die Sichtflächen der blassrötlichen Sandsteinquader waren gekrönel, mit Randschlag versehen und die Kanten mit einer Fase gebrochen. Die Gewölbebögen und die in den Pfeilerachsen liegenden Brückenaugen sind mit Archivolten versehen. Bei den Brückenaugen handelt es sich um zylinderförmige Öffnungen, die Bestandteil des Entwässerungssystems aus Schächten und Eisengussrohren waren. Zeitweise waren die Brückenaugen offen, zeitweise verschlossen. Die mächtigen Widerlager erhielten, um Material zu sparen, zwischen den parallelen Flügelwänden über-



Jens Kaup (2)

Detailansicht des Vorbild-Widerlagers mit Durchfahrt im heutigen Zustand mit Stahlfachwerkbügelträger, aus derselben Perspektive wie die große Aufnahme oben links gesehen. Diese Aufnahme zeigt auch die Färbung des Gewässers für das Modell.



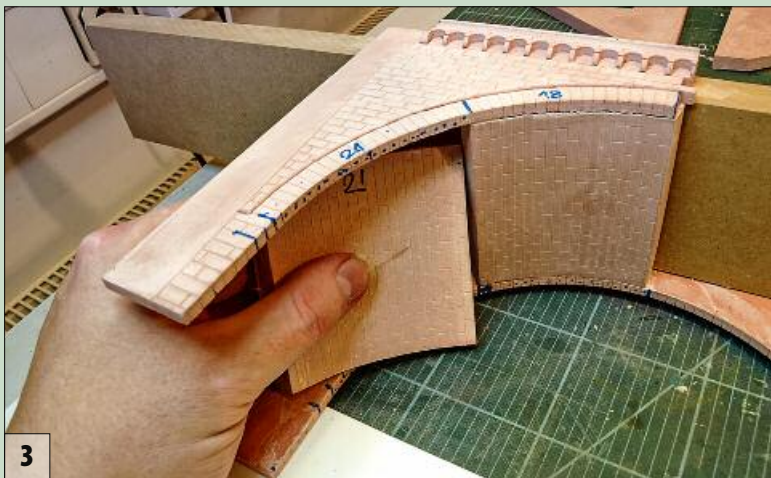
1

Die größeren Bauteile des Grundsets mit drei Bögen (Artikel-Nr.: V1240, Preis: 165 €), das mit weiteren Einzelbögen (Artikel-Nr.: V1241, Preis: 38 €) beliebig verlängert werden kann.



2

Als „Fahrbahn“ und Montagehilfe dienen 22 mm starke MDF-Streifen, auf welche die Stirnplatten geklebt werden.



3

Für das Einsetzen der Gewölbeteile zwischen die Stirnplatten bedarf es „Hebammenfinger“.



4

Die Brückenaugen bestehen aus Kunststoffrohren, die man mit Montagekleber einmörtelt.

Auch die parallelen Flügelmauern der Widerlager werden auf den aussteifenden MDF-Streifen geklebt.



5

wölbte Hohlräume, die sogenannten Kapellen. Im Widerlagerbereich befanden sich Nischen für die Streckenwärter, die anfangs als Ziertürmchen vorhanden waren. Die Pfeiler erhielten zum Schutz vor Eisgang wuchtige korbbogenförmige Vorköpfe.

1872 wurde in das südliche Widerlager nachträglich der gewölbte Durchlass zum „Schulzenrode“ eingebaut, um die dahinterliegenden neuen Anlagen der Halle-Casseler-Eisenbahn zu erschließen. Nach einer Unterschriftensammlung (!) errichtete man dann 1891 auf den Vorköpfen der Stropfeiler den Fußgängersteg. Diese deutliche Verkürzung des Fußweges war eine wirkliche Erleichterung für die Bewohner des Arbeiterstadtteils Hermannshagen, der Dörfer Wiershausen und Lippoldshausen sowie der Gaststätte „Letzter Heller“.

Um den Vormarsch der Amerikaner aufzuhalten, sprengte die Wehrmacht am 7. April 1945 die 90 Jahre alte Brücke. Beim Wiederaufbau nach dem Krieg nutzte man nur noch die beiden Widerlager und Teile des mittleren Pfeilers. Als Fachwerkträger kamen SKR-Brückenträger (Schaper-Krupp-Reichsbahn-System – schweres Eisenbahnpioniergerät) als Dauerprovisorium zum Einsatz. 1949 konnte die Brücke nun als stählerne Fachwerkbrücke wiedereröffnet werden. Die beiden noch weitgehend original erhaltenen Widerlager stehen seit 1991 unter Denkmalschutz. Der letzte Zug fuhr im Jahr der Betriebseinstellung der Strecke 1995 über die Brücke.

Der Weg zum Bausatz

Nach meinem Einstand als Kleinserienhersteller Vampisol Eisenbahnmodellbau (vampisol.de) im Jahr 2006

wollte ich als heimat- und eisenbahngeschichtlich Interessierter nach dem Volkmarshäuser Tunnel unbedingt auch das zweite wichtige Kunstbauwerk meiner Lieblingsstrecke als Modellbausatz herausbringen. Besonders die Kombination des ausgesprochen wuchtigen, aber aufwendig gestalteten Viaduktes mit dem filigranen Fußgängersteg hatte es mir angetan.

Der damalige Stadtarchivar Dr. von Petzold gab mir den Hinweis, dass es in der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieursvereins des Königreichs Hannover, Ausgabe 2 von 1856, einen umfangreichen Ingenieurbericht mit zahlreichen Planunterlagen gibt, der sich im Bestand der Göttinger Universitätsbibliothek fand. Eine ganze Reihe historischer Fotos hatte ich sowieso schon in meiner Sammlung. Derart viele Abbildungen gab es bislang nicht bei einem Vampisol-Projekt – das zeigt, wie die Brücke wohl seinerzeit Aufsehen erregt hat.

Im Jahr 2007 habe ich dann den Viadukt über die Werra mutig angekündigt und 2008 die Zeichnungen im 2D-CAD erstellt. Inzwischen waren jedoch andere Dinge wichtiger, und so wurden die Formen für die Gipsteile erst im Jahr 2010 erstellt. Dass es dann noch fünf weitere Jahre mit dem ambitionierten Projekt dauern sollte, hätte ich nie gedacht. Irgendwie hatte immer alles andere Priorität, und zugegeben hatte ich etwas Sorge, ob sich dieses Prestigeobjekt kommerziell lohnt. Diese Sorge hat sich glücklicherweise inzwischen als unbegründet erwiesen und das Modell läuft ausgesprochen gut.

Überhaupt macht der eigentliche Formenbau nur einen geringen Teil meiner Arbeit aus, bis ein Modell reif



Jens Kaup ©



Sammlung Jens Kaup

Anfang der zwanziger Jahre trägt der Wittfeld-Triebwagen noch die KPEV-Länderbahnfarben, und die Pferdewagen haben noch die Vorherrschaft auf den Straßen.

Diese Vorbildaufnahme zeigt fast aus demselben Blickwinkel den Steg und die Brücke im Zustand mit verschlossenen Brückenaugen.

zum Verkaufen ist. Dazu gehören Arbeiten wie der Bau von Mustern und der Präsentationsdioramen sowie das Erstellen der Bauanleitung samt Anleitungsvideos, das Fotografieren, Erstellen von Pressemitteilungen und

andere Öffentlichkeitsarbeiten sowie das Einpflegen in den Webshop.

Aus Gewichts- und technischen Gründen war klar, dass die Modellbrücke nicht massiv ausgeführt werden kann. Kern der Modellkonstruk-



Ein Widerlager hat einen Durchlass. Sämtliche Stoßfugen werden mit dünnflüssigem Spezialgips ausgespachtelt.

Die voluminösen Randpfeiler werden auf die Widerlager aufgeklebt.





8

Nachdem die Gleise auf der Fahrbahn verlegt sind, werden zuletzt die Brüstungen aus Pfeilern, Pfostenreihen und Abdeckungen montiert.

tion ist daher ein 19 mm hoher und 84 mm breiter Streifen aus dem Holzwerkstoff MDF in der jeweiligen Brückenlänge, den sich der Modellbahner selbst besorgen muss. Das MDF ist sehr stabil sowie beinahe verzugsfrei und steift das Brückenmodell wirksam aus. Auf diesen MDF-Streifen werden dann die Stirnplatten aufgeklebt. Wegen seiner spaltüberbrückenden Eigenschaften hat sich hierfür Montagekleber bewährt. Aus Gewichtsgründen und auch um den Durchblick durch die Brückenaugen zu gewährleisten, mussten leider die Gewölbe aus jeweils vier Teilen bestehen. Diese Gewölbeteile werden zwischen die Stirnplatten geschoben, was der schwierigste Teil des Zusammen-

Der Fußgängersteg wird in einzelnen Feldern geliefert (Art.-Nr. V1246, Preis 24 €), dazu kommen der Aufgang (Art.-Nr. V1247, Preis 18 €) und der Abgang (Art.-Nr. V1248, Preis 15 €).

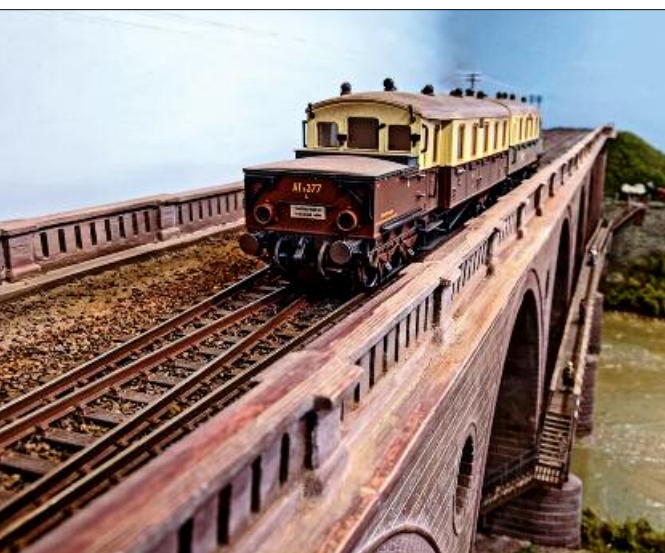
baus und eine ziemliche Fummelei ist. Die Pfeiler werden dagegen massiv gegossen, damit die wuchtige Anmutung des Vorbildes auch im Modell zur Geltung kommt. In der Breite ist die nur 96 mm breite Brücke exakt maßstäblich. Das heißt: Auf der Fahrbahn lässt sich nur der maßstäblich umgerechnete Originalgleisabstand (und zugleich NEM-Mindestabstand) von 46 mm verlegen. Heute wäre ich da wahrscheinlich aus kommerziellen Gründen kompromissbereiter.

Arbeitsaufwendig ist auch die Verlegung des Deckgesimses und der plastischen Balustrade aus vielen Kleinteilen wie Brüstungspfeilern, Pfostenreihen und Abdeckungen, wobei ich finde, dass der Gips an diesen

Stellen seine besondere Wirkung als Material schön entfaltet.

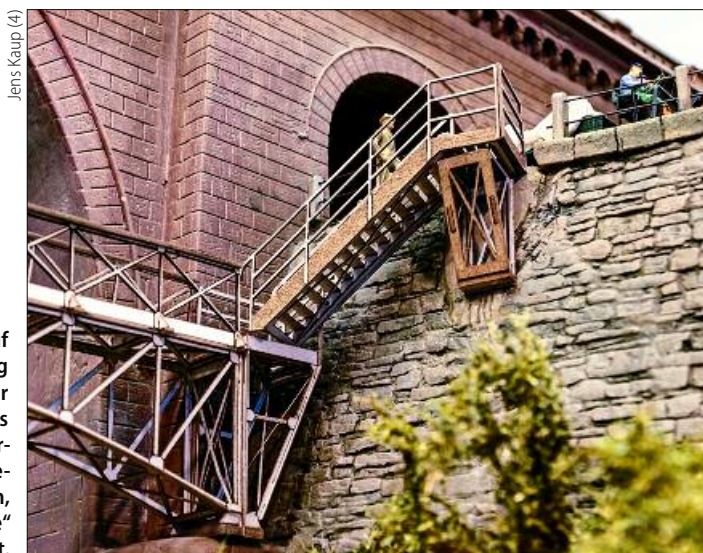
Ich habe das Modell in einer Grundausrüstung mit drei Bögen konzipiert, das dann mit weiteren Einzelbögen beliebig verlängert werden kann. Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, entscheidet sich ein Großteil der Kunden jedoch tatsächlich für die komplette 1,80 m lange Ausführung.

Einen Vorteil hatte die lange Wartezeit, inzwischen konnte der beim Vorbild nachträglich angebaute Fußgängersteg in Lasercut-Technik konstruiert werden, was zu Anfang des Werra-Brücken-Projektes noch nicht so üblich war. Auch die Fußgängerbrücke wird in Einzelfeldern und mit einzelnen Auf- und Abgängen geliefert, da-



Reizvoll, aber nicht ganz epochengerecht: Diese Weiche gab es nur von 1942 bis 1945 auf der Brücke, die von Anfang an zweigleisig war.

Der Abstieg auf den Fußgängersteg erfolgte von der Zufahrtstraße des einstigen Güterbereichs der Halle-Casseler Eisenbahn, „im Schulzenrode“ genannt.



Jens Kaup (4)



mit der Modellbauer die Teile entsprechend seiner Anlagensituation einbauen kann. Weil die Bauschritte bereits in der Anleitung und im Video sehr ausführlich beschrieben sind, sollen hier nur wenige Bauschritte [siehe

die Bilder 1-8] beispielhaft gezeigt werden. Der Bausatz der Werrabrücke geht nicht nur von den Dimensionen und der Größe einiger der Einzelbauteile an die Grenze des Machbaren für die doch einfache Technologie des

Gießens von Gips in einteiligen Silikonformen – der Bausatz besteht aus immerhin 179 Gips-Einzelteilen, die u. a. alle aufwendig verpackt werden müssen.

JENS KAUP

(VAMPISOL EISENBAHNMODELLBAU)



Als im Jahr 1983 die bekannten Erzgebirgsstrecken von Zwickau über Aue nach Schwarzenberg und von Schwarzenberg nach Johannegeorgenstadt ihr 125-jähriges bzw. 100-jähriges Bestehen feierten, schrieb Günter Meyer († 2015) in einem wunderbaren Text die Geschichte beider Strecken auf. Dieses Buch, das selbstverständlich mit einer Vielzahl brillanter Motive des Meisters illustriert ist, erinnert zugleich an einen der bekanntesten Eisenbahnfotografen der ehemaligen DDR. Fahren Sie noch einmal mit Günter Meyer durch das Erzgebirge.

Der Eisenbahn-Kurier erinnert mit diesem Band an seinen unvergessenen Autor und Mitarbeiter, dem wir Eisenbahnfreunde so viel zu verdanken haben.

Thomas Frister (Hrsg.)

Zwickau – Johannegeorgenstadt

Eine Zeitreise mit Günter Meyer

[2016] · 300 x 210 mm · 112 Seiten · 145 sw-Abbildungen

€ 29,80 · Bestellnr. 6218

soeben erschienen

NEU!



NEU!



Udo Kandler

Gleisbau

Mit Spitzhacke

und Schnellumbauzug

[2016] · 300 x 210 mm

128 Seiten · 196 Abb.

€ 35,- · Bestellnr. 6402

soeben erschienen

Der Gleisbau ist ein bisher wenig betrachteter Aspekt der Eisenbahn und doch kommt ihm seit jeher eine Schlüsselstellung zu. Ohne einen ordentlichen Fahrweg im klassischen Schotteroberbau oder als „Feste Fahrbahn“ würde der Eisenbahn gewissermaßen die Existenzgrundlage fehlen. Ohne Gleise gäbe es keine Eisenbahn.

Vorwiegend unveröffentlichte Fotografien und Dokumente aus beinahe allen Zeitepochen zeichnen ein ungemein interessantes und abwechslungsreiches Bild von der Geschichte des Gleisbaus mit seinen Maschinen und Fahrzeugen nach. Dabei steht immer wieder der Mensch, bei der Arbeit in den Bahnhöfen oder auf freier Strecke, im Vordergrund.

EK-Verlag GmbH · Lörracher Straße 16 · 79115 Freiburg

Tel. 07 61/70310-0 • Fax 07 61/70310-50 • service@eisenbahn-kurier.de

EK-Verlag GmbH · Lörracher Str. 16 · 79115 Freiburg

Tel. 07 61/70310-0 • Fax 07 61/70310-50 • service@eisenbahn-kurier.de