

Bauanleitung Viadukt über die Werra



Schritt-für-Schritt-Videos und Bilder des Vorbildes

In unserem Youtube-Kanal gibt es Bastelvideos, die ausführlich die einzelnen Bauschritte demonstrieren. Die Videos können sowohl mit

Smartphones, Tablets oder PCs betrachtet werden.

Auf unsere Facebook-Seite finden Sie zusätzliche Bilder des Originalbauwerks. Sie müssen zum Betrachten nicht Facebook-Mitglied sein.

Geschichte und Architektur

Die hannöversche Südbahn wurde von Hannover über Göttingen und dann Dransfeld nach Hann. Münden und weiter nach Kassel geführt. Dafür mußte in Hann. Münden die Werra überquert



You Tube Vampisol Youtube - Kanal



Zusammenbau der Gipsteile - Werrabrücke



Bemalung - Werrabrücke



Montage der Zusatzteile - Werrabrücke



Montage des Fußgängerstegs



www.facebook.com/vampisol.de



Facebook-Bilderalbum
Noch vorhanden Relikte der Werrabrücke



Facebook-Bilderalbum
Historische Bilder der Werrabrücke



Facebook-Bilderalbum
Bilder von unserem Diorama

Achsenabstand der Pfeiler: 222mm

Gesamtlänge: $222\text{mm} \times Z + 448\text{mm}$ (Z= Anzahl der Bögen)

Höhendifferenz OK. Fahrbahn - UK Pfeiler: 243mm

(V1282 +3mm!)

Lichte Weite Bögen: mind. 185mm

Breite Brückenkörper: 96 mm - **Gleisabstand max. 46mm**

(Mindestmaß nach NEM!) B

Bei V1282 ist 64,3mm realisierbar!

werden. Der Bau wurde 1852 begonnen, dafür waren zahlreichen Vorbereitungen notwendig, so eine hölzerne Pfahlbrücke für eine schmalspurigen Transportbahn und drehbaren Teil für durchfahrende Schiffe, ein großen Materiallager-

Vampisol Bausätze zur Werrabrücke

- V1240 Werrabrücke, Grundset mit drei Bögen
- V1241 Verlängerung von V1241 um einen Bogen
- V1242 Viadukt mit Aufbetonierung und modernem Geländer, Grundset
- V1243 Verlängerung von V1242 um einen Bogen
- V1290 zusätzliche Pfeilerschicht von ca. 6mm Höhe
- V1244 Ausführung mit Pfeilern ohne Vorköpfen (Grundset)
- V1245 Verlängerung von V1284 um einen Bogen
- V1246 Fußgängersteg (ein Feld)
- V1247 Aufstieg zum Fußgängersteg
- V1248 Abstieg zum Fußgängersteg

platz im Bereich der heutigen Hedemündener Straße und einer Bauhütte für die Bauleitung. Die Bruchsteine kamen von den Mühlsteinbrüchen am Kattenbühl (nur unweit des Vampisol Firmensitzes!), die Quadersteine kamen aus Steinbrüchen von weiter her und wurden mit Schiffen auf der Werra transportiert. Nur das südliche Widerlager konnte direkt auf den Fels gebaut werden, für das andere Widerlager und die Pfeiler waren umfangreiche Pfahlrostgründungen von Nöten.

Die Fundamentierungsflächen der drei Strompfeiler wurden mittels doppelter hölzerner Spundwände trocken gelegt.

Unter der Leitung von Bauinspektor Lanz und dem Ingenieur Bücking wurde in zwei Schichten jeweils von 12 bis um 12 Uhr gearbeitet. 1852 ragten die Pfeiler schon über den Wasserstand hinaus. 1853 wurde dann nach dem Bau hölzerner Leergerüste mit der Einwölbung begonnen. Die beidseitigen Krangerüste wurden auch mit einer Transportbahn versehen um das Erd-



Panoramaaufnahme aus den 30er Jahren - „landschaftsprägend“ - hier mit offenen Brückenaugen.

los gesprengt, wohl um damit die Amerikaner aufzuhalten und doch noch den Endsieg zu erreichen. 1949 wurde die Brücke nun als stählerne Fachwerkbrücke wiedereröffnet. Der letzte Zug fuhr 1995 über die Brücke. Die beiden noch weitgehend original erhaltenen Widerlager stehen seit 1991 unter Denkmalschutz.

Das Bauwerk

Die zweigleisige Gewölbebrücke hatte sechs gleiche Bogenöffnungen mit Lichtweiten von satten 17,52m und war, nach der ganz ähnlichen Brücke beim Gut Kragenhof ca. 14 Km weiter südlich, der zweitgrößte massive Eisenbahnkustbau im Königreich Hannover. Die große Bedeutung der landschaftsprägenden, 23,36m hohen Werrabrücke zeigt sich schon in der im Verhältnis großen Zahl an vorhandenen Abbildungen und Fotografien.

Der gewaltige Werksteinbau weist die zeittypischen Architekturelemente auf - so Rundbogenfriese mit profilierten Deckgesims, die Gewölbebögen und die in den Pfeilerachsen liegenden Brückenaugen sind mit Archivolten versehen.

Die Balustrade ist mit Brüstungspfeilern und Pfostenreihen gegliedert.

Die Sichtflächen der blassrötlichen Sandsteinquader waren gekrönet, mit Randschlag versehen und die Kanten mit einer Fase gebrochen.

Beim Wiederaufbau nach dem Krieg wurden nur die beiden Widerlager und Teile des mittleren Pfeilers genutzt. Als Fachwerkträger kamen SKR (Schaper-Krupp-Reichsbahn-System - schweres Eisenbahn-pioniergerät) als Dauerprovisorium zum Einsatz.

Das Modell

Das Modell ist ursprünglich für 2008 angekündigt worden. Da wurden auch die Zeichnungen erstellt. Der Formenbau der Gipsteile ist von 2010. Jetzt im November 2015 ist endlich alles fertig, samt Fußgängersteg und Treppchen und lieferbar. Für den Zusammenbau empfehlen wir unse-



Postkartenaufnahme um 1900

reich für den Bahndamm von den Einschnitten südlich der Stadt heran zu schaffen. 1855 wurde die Brücke dann vollendet. Der Betrieb der Strecke nach Hann. Münden wurde am 8. Mai 1856 aufgenommen.

1872 wurde nachträglich der gewölbte Durchlaß zum Schulzenrode in das südliche Widerlager eingebaut, um die dahinterliegenden Anlagen der Halle-Casseler-Eisenbahn zu erschließen.

1891 wurde dann der Fußgängersteg auf den Vorköpfen der Strompfeiler gebaut. Diese deutliche Wegverkürzung war eine wirkliche Erleichterung für die Bewohner des Arbeiterstadtteils Hermannshagen, der Dörfer Wiers- und Lippoldshausen und der Gaststätte Letzer Heller.

Am 7. April 1945 wurde die Brücke nach 90 Jahren schließlich von der Wehrmacht völlig sinn-

re Videos auf YouTube, in denen jeder Bauschritt ausführlich gezeigt wird.

Klebstoffe: Montagekleber, Weißleim

Farben: wasserlösliche Acrylfarben, wir empfehlen Vallejo Modell Color, evtl. Künstlerölfarbe, PanPastel Effektfarben

Arbeitsmittel

Für den Zusammenbau der Brücke werden zwei 19mm dicke MDF-Streifen von 84mm Breite und Brückenlänge benötigt, dazu noch ein rund 6mm hoher Streifen aus Montagehilfe, ferner empfehlen wir für den Zusammenbau der großen Teile Montagekleber.

Werkzeug: diverse Spachtel, Bastelskalpel, Schleiffeilen, Zahnstocher, diverse Behältnisse, feste Borstenpinsel als Bürsten, diverse Pinsel

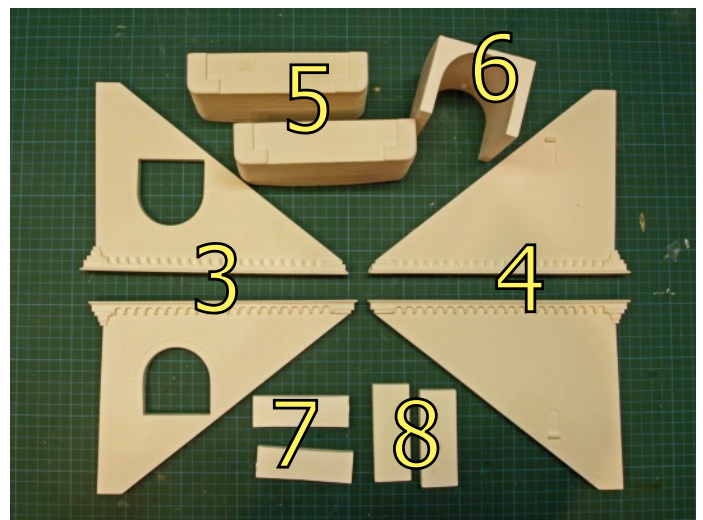
Hinweise

Beim Vorbild liegen die Gleise in einem Schottertrog. Für eine korrekte Darstellung sollten die Gleise daher direkt auf die MDF-Fahrbahnteile montiert werden. Das anschließende Trassenbrett sollte um Bettungshöhe niedriger sein. So ist das vorbildgerecht. Bei der Verwendung von Bettungsgleisen gibt es natürlich diese Möglich-

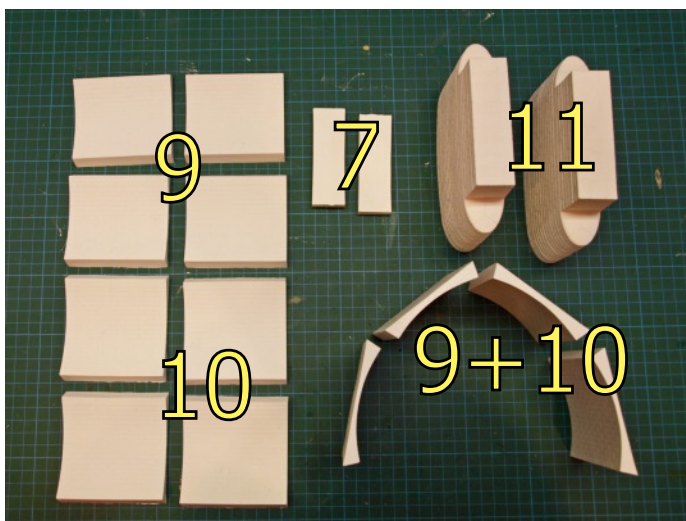
Die Bauteile - Grundset für drei Bögen



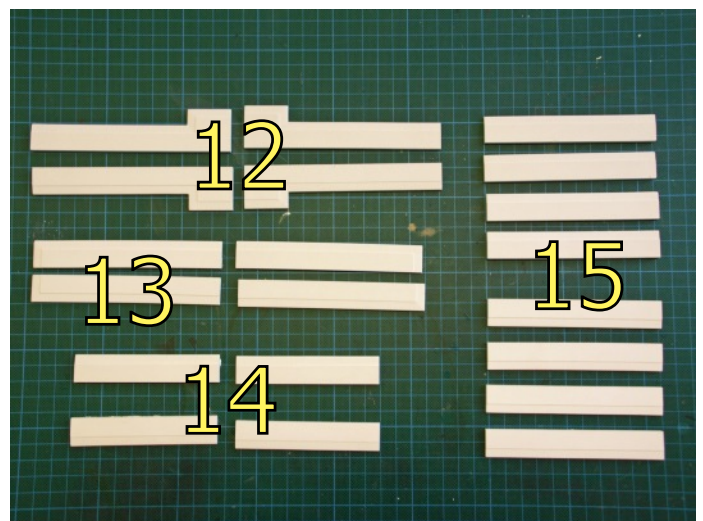
V1240 Grundset (Teile für Steinseiten): 1 - 2 Paar Stirnteile „Zwickel“, 4 Stck. Stirnteile „Schlüpfer“
Bauseits: 1 MDF-Streifen in Brückenlänge 84mm breit (möglichst dick, hier 19mm), ein zweiter MDF-Streifen 84mm breit als Montagehilfe, ein 6mm Streifen als Montagehilfe (z. Bsp. Sperrholz)



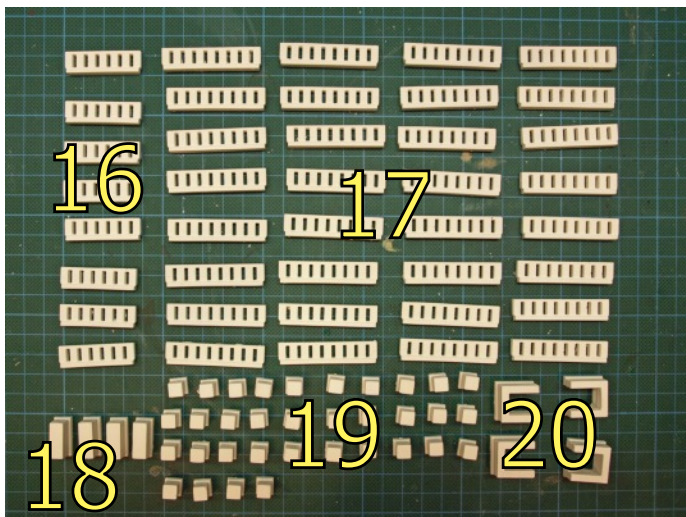
V1240 Grundset (Teile für die Widerlager): 3 - 1 Paar Widerlager mit Durchlaß, 4 - 1 Paar Widerlager geschlossen, 5 - 2 Stck. Widerlagerpfeiler, 6 - 1 Stck. Gewölbe für den Durchlaß, 7 - 2 Stck. Kämpferschichten, 8 - 2 Stck. Zwischenstücke



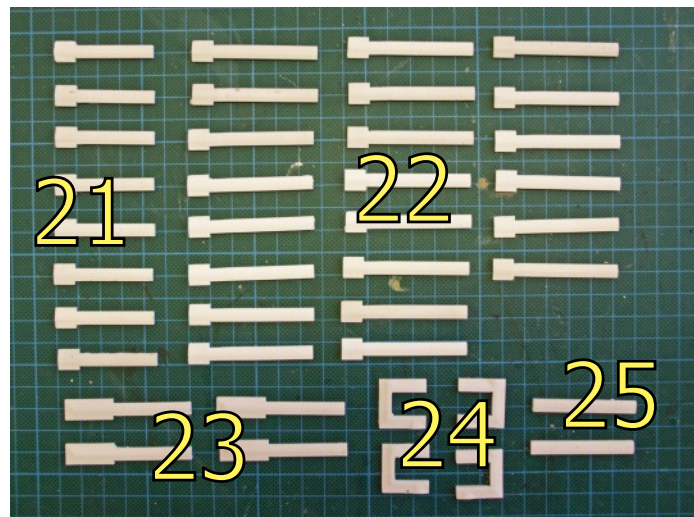
V1240 Grundset (Teile für Gewölbe): 7 - 2 Stck. Kämpferschichten, 9 - 6 Stck. Gewölbeteile „18 1/2er“, 10 - 6 Stck. Gewölbeteile „21er“, 11 - 2 Stck. Strompfeiler



V1240 Grundset (Mauerabdeckungen): 12 - 2 Paar Abdeckungen für Erker, 13 - 4 Stck. verlängerte Abdeckungen, 14 - 4 Stck. verkürzte Abdeckungen, 15 - 8 Stck. normale Abdeckungen

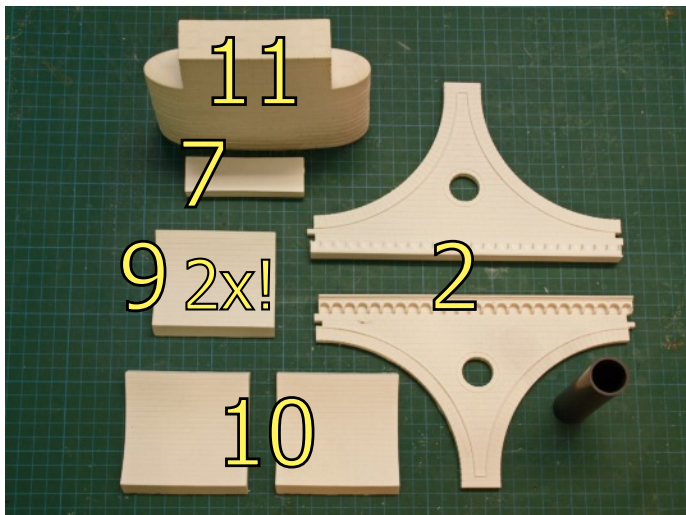


V1240 Grundset (Teile für Brüstungen): 16 - 8 Stck. kurze Pfostenreihen, 17 - 32 Stck. normale Pfostenreihen, 18 - 4 Stck. Endpfeiler, 19 - 34 Stck. Pfeiler, 20 - 4 Stck. Erkerbrüstungen

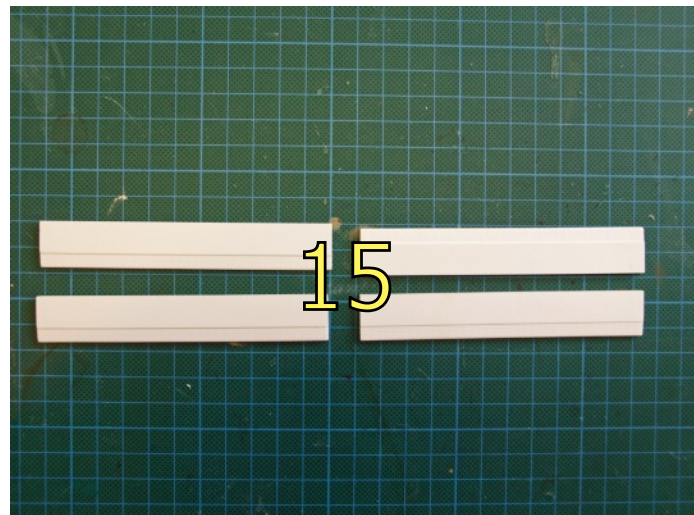


V1240 Grundset (Teile für Brüstungsabdeckungen): 21 - 8 Stck. kurze Abdeckungen, 22 - 22 Stck. normale Abdeckungen, 23 - 4 Stck. Schlußabdeckungen, 24 - 4 Stck. Erkerabdeckungen, 25 - 2 Stck. Ausgleichsabdeckungen (ohne Pfeilerabdeckung)

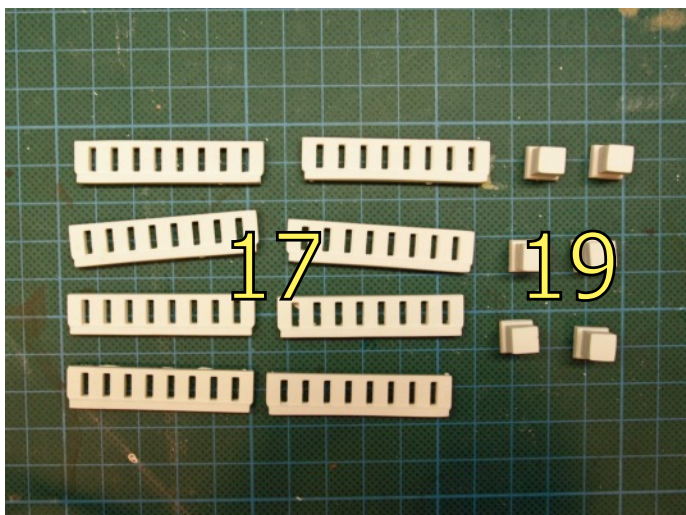
Die Bauteile - Ergänzung (um jeweils einen Bogen)



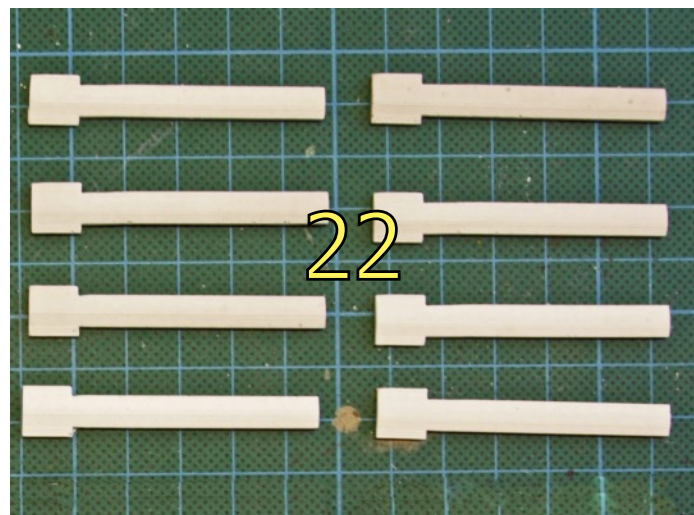
V1241 Ergänzung (große Bauteile): 11 - 1 Stck. Strompfeiler, 7 - 1 Stck. Kämpferschicht, 9 2(!) Stck. Gewölbeteile „18 1/2er“, 10 - 2 Stck. Gewölbeteile „21er“, 2 - 2 Stck. Stirnplatten „Schlüpfer“



V1241 Ergänzung (Mauerabdeckungen): 15 - 4 Stck. normale Abdeckungen



V1241 Ergänzung (Brüstungsteile): 17 - 8 Stck. normale Pfostenreihen, 19 6 Stck. Pfeiler



V1241 Ergänzung (Brüstungen): 22 - 8 Stck. normale Brüstungsabdeckungen

Bauschritte im Bildern:

1



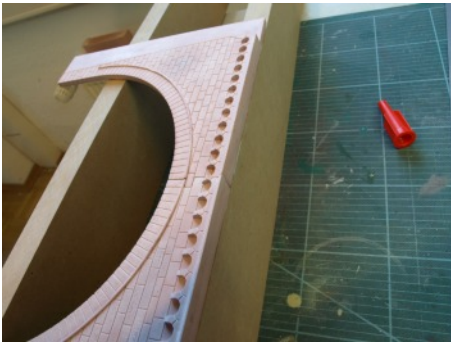
2



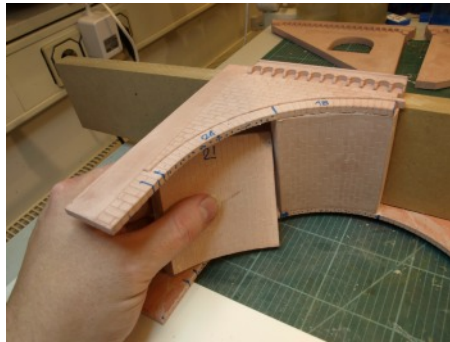
3



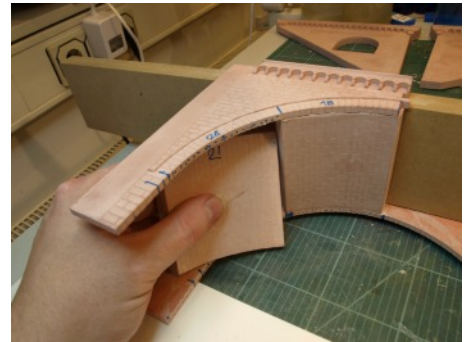
4



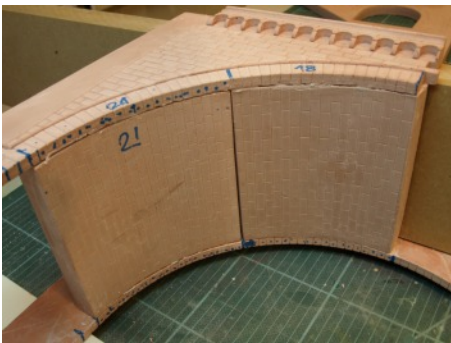
5



6



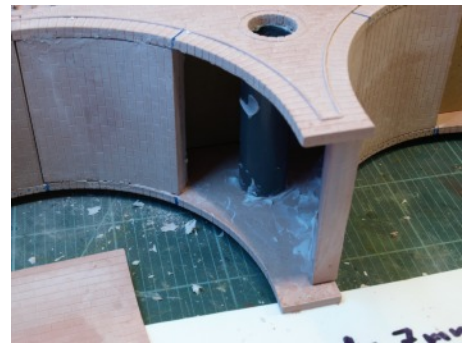
7



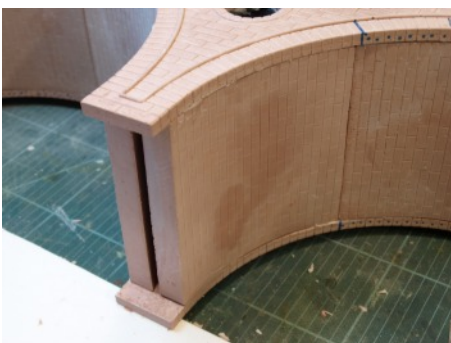
8



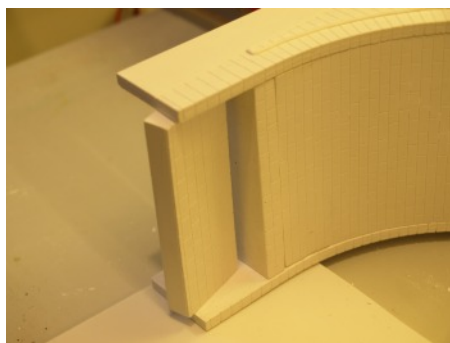
9



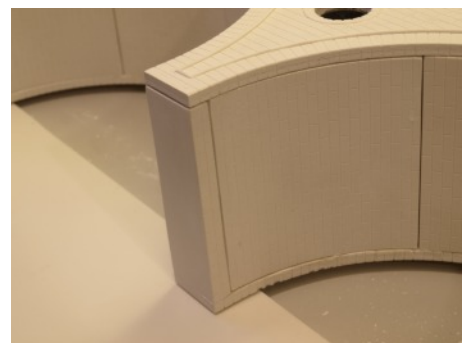
10



11



12



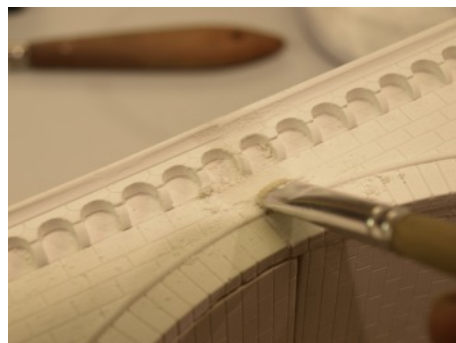
13



14



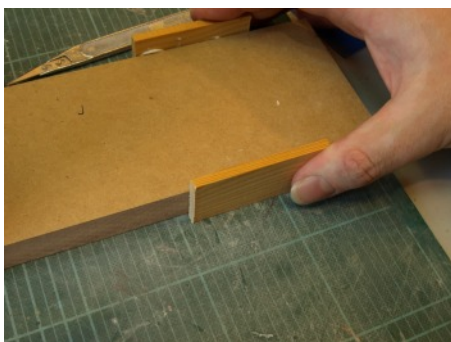
15



16



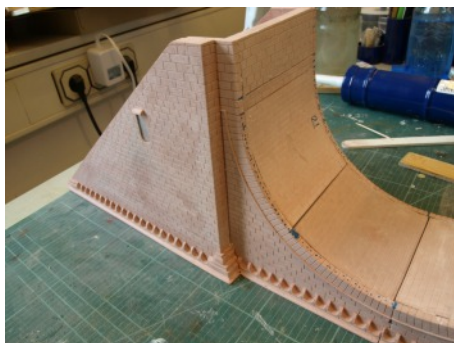
17



18



19



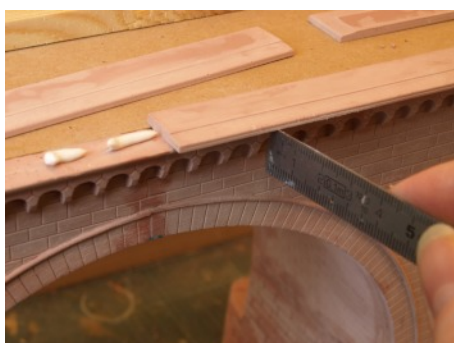
20



21



22



23



24



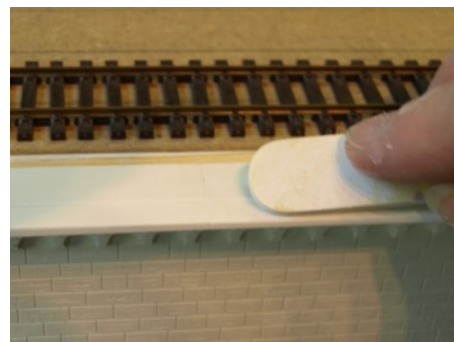
25



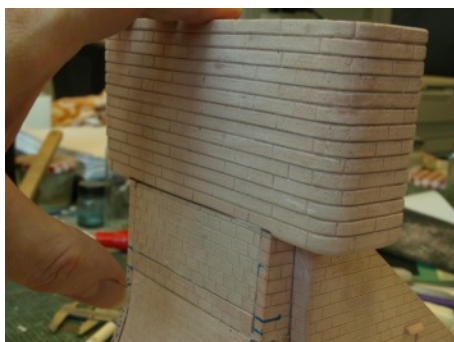
26



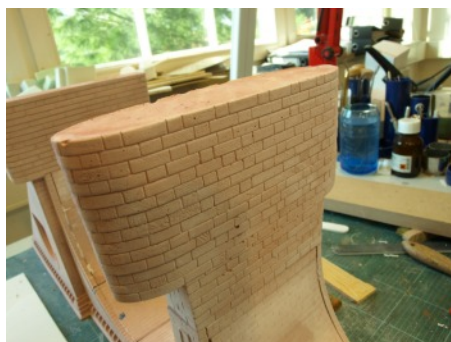
27



28



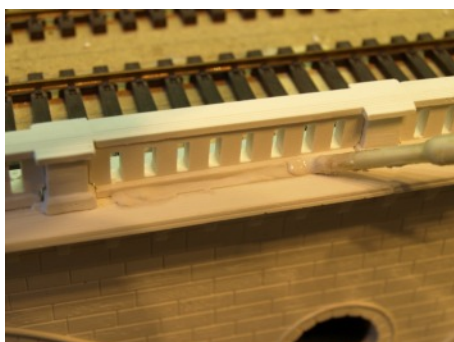
29



30



31



32



33



Fertig!



VAMPISOL



1/87

© 2008/2015

Vampisol Eisenbahnmodellbau

Dipl. Ing. Jens Kaup • Stieggasse 27
D-34346 Hann. Münden

- www.Vampisol.de
- JensKaup@vampisol.de

- Fon +49-5541-999 2005
- Fax +49 - 5541 - 33 99 8

VAMPISOL

7