

# Blechträgerbrücke über'n Sturzbach

Entdeckt — fotografiert — skizziert von Pit-Peg

Wer als Modellbahner die Landschaft genau betrachtet (wie Pit-Peg es macht), der wird feststellen, daß sich die Eisenbahn (im Gegensatz zur Straße) für ihre Gleise immer den kürzesten Weg zwischen zwei Bahnhöfen sucht. Steht irgendwo ein Berg „im Weg“, wird halt ein Tunnel durchgebohrt, weite Täler werden z. B. durch Viadukte oder andere Kunstbauten überbrückt, während die Straßen (mit Ausnahme der Autobahnen) sich gewöhnlich um den Berg herumschlängeln oder ihn in Form von Serpentinestrecken überwinden.

Bei kleineren Hindernissen, wie z. B. einem Gebirgsbach, macht die Bahnlinie erst recht keine Umwege: hier wird eben eine auf die jeweiligen Erfordernisse zugeschnittene Brücke zur Verbindung der beiden Ufer gebaut.

Eine solche einfache Brücke, für geringe Spannweiten und Höhen gedacht, stellen wir Ihnen heute bildlich und zeichnerisch vor. Pit-Peg entdeckte sie auf einem seiner „Streifzüge“ und hielt sie gleich auf dem Skizzenblock fest.

Das Vorbild dieser Brücke besteht aus zwei Längsträgern, deren Querverbindungen die Unterlage für das Gleisjoch bilden. Die oberen Flansche (Schmalseiten) der Längsträger sind (zur Vermeidung der Durchbiegung) mit mehreren aufeinander genieteten Blechstreifen verstärkt, die zur Brückenmitte hin kürzer werden. Zwischen den Schienen ist der Gleiskörper mit Rillblech abgedeckt, um dem Streckenläufer ein gefahrloses Überqueren der Brücke zu ermöglichen (da er sich an keinem Gelände festhalten kann). Auf den beiderseitigen Enden der Schwellen ist aus Sicherheitsgründen ein im Falle des Entgleisens als Fangschiene dienendes Winkelprofil befestigt.

Die Brückenkonstruktion selbst ruht mit ihren Auflagern auf zwei gemauerten, mit glattem Verputz versehenen Widerlagern (Fundamenten). Als Schutz gegen das Fortspülen des Erdreichs dient eine leichte Bepflasterung aus Bruchsteinen rund um diese Brückenfundamente.

Abb. 1 zeigt deutlicher als ein Foto den Übergang zwischen Bahnkörper und Brückenwiderlager, sowie weitere Konstruktionsdetails. Man beachte auch die Pflasterung am Fuße des Widerlagers zum Schutz gegen Unterspülung.

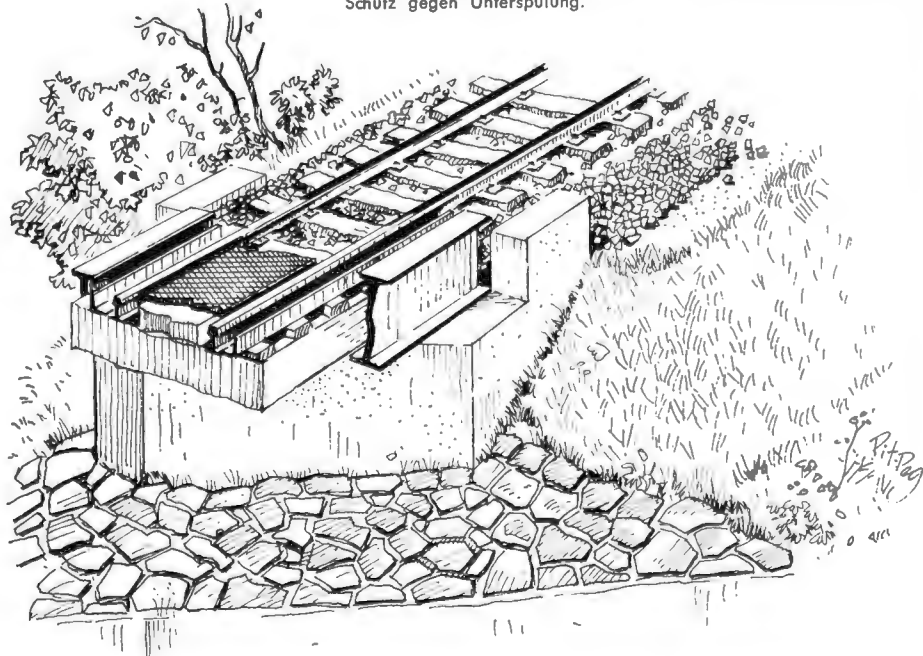
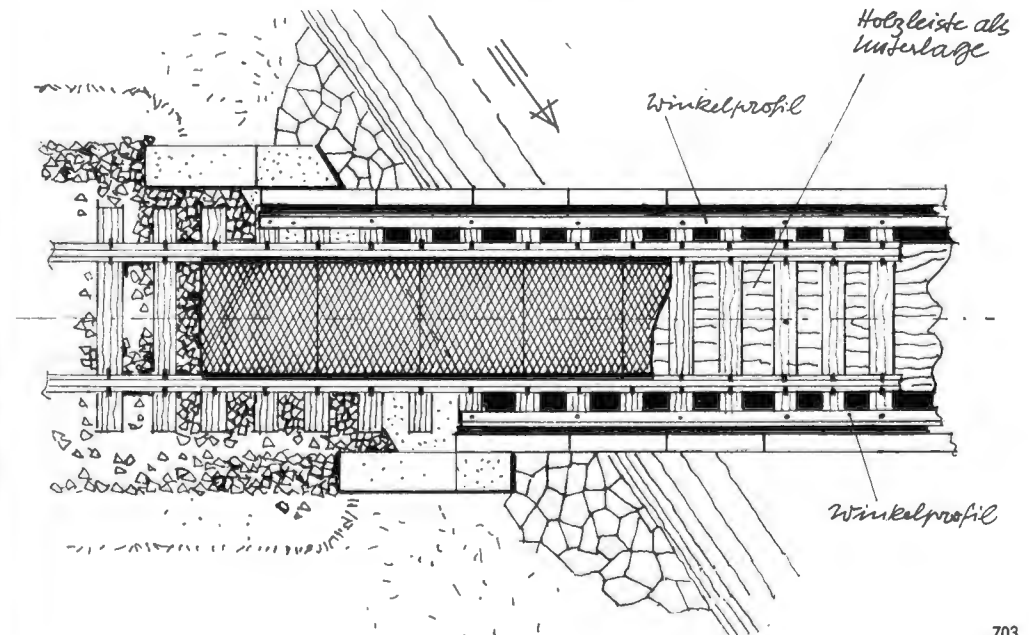


Abb. 2. Einen prickelnden Reiz vermittelt diese kleine geländerlose Brücke über den reißenden Bach, von Pit-Peg mit künstlerischer Intuition aufgespürt! Man empfindet instinktiv die Notwendigkeit einer langsamen Befahrung und das leichte Schwindelgefühl, das einen Streckengeher beim Begehen der Brücke befallen mag.

Abb. 3. Brückendraufsicht im Maßstab 1:1 für Baugröße H0 (1:87).



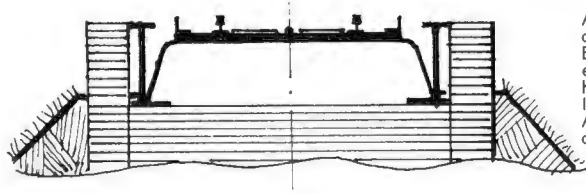
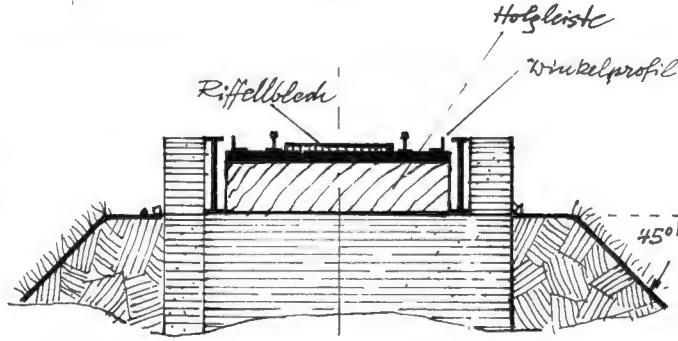


Abb. 4. Brücken-Querschnitt bei Verwendung von Märklin-Gleisen. Wegen der Eigen-Stabilität der Blech-Gleiskörper ist eine zusätzliche Verstärkung durch ein Holzbrettchen nicht erforderlich. Die seitlichen kleinen Winkelprofile (s. a. Abb. 3) sollten jedoch noch oben auf dem Blechkörper befestigt werden.

Abb. 5. Bei Verwendung von Gleisen mit Schwellenrosten kann man, wie im Text beschrieben, anstelle der Querträger-Konstruktion auch eine Holzleiste als Gleisoch verwenden. Sie verhindert ebenfalls das Durchbiegen des Gleisstücks und der Längsträger. (Zur besseren Verdeutlichung s. a. perspektivische Skizze Abb. 1).



### Tips zur Modellherstellung

Die Widerlager fertigt man am besten aus Vollholz oder aus Leisten an. Es ist dabei weniger von Bedeutung, ob man durch Umkleben mit Schleifpapier (Körnung 80) eine Putzwirkung zu erreichen versucht oder die Flächen glatt beläßt, sondern viel wichtiger ist es, die Widerlager sauber und mit exakten Kanten versehen herzustellen und sie senkrecht einzubauen.

Die beiden sichtbaren Längsträger lassen sich gut aus einer grauen Vollmerplatte (etwa Nr. 6029) herausschneiden. (Unter Umständen ließe sich vielleicht auch ein Stück Plastik-Gardinen-

Schiene verwenden). Die Plastikstreifen werden auf genaues Maß geteilt und mit der glatten Seite nach außen zusammengeklebt. Auf die Oberseite der Träger werden die Verstärkungsbleche (z. B. aus dünnen Karton- oder Blechstreifen) aufgeklebt. Sie erfüllen beim Modell allerdings nur einen rein „optischen Zweck“. Die aufgeklammerten Blechstreifen auf der einen Seite dienen als Kabel-Haltevorrichtung, denn die „Strippen“ müssen ja auch irgendwie über die Brücke geführt werden.

Da es beim Modell in erster Linie nur auf dessen äußeres Bild ankommt, kann man für die Lagerung des Gleisoches auch ein Sperrholzbrettchen anstelle der Querträger verwenden.

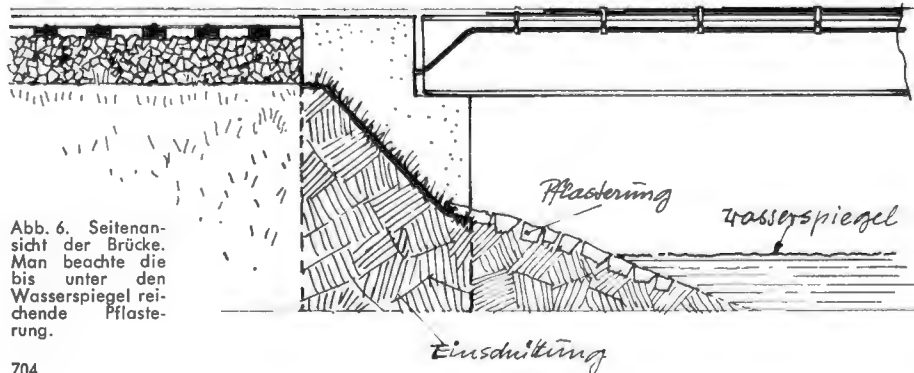


Abb. 6. Seitenansicht der Brücke. Man beachte die bis unter den Wasserspiegel reichende Pflasterung.

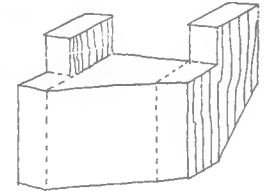
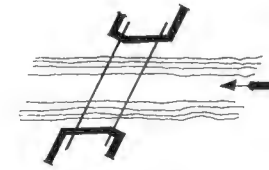
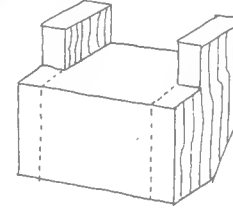
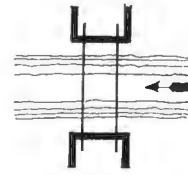


Abb. 7 und 8. Form der Brückenköpfe bei rechtwinkliger (links) bzw. schräger Überquerung des Bachbettes (rechts und oben).

den (Maße nach Abb. 5). Anschließend werden die eingangs erwähnten Winkelprofile auf die Schwellenenden geklebt (z. B. aus Plastik-Profilsortiment Vollmer Nr. 5021 oder Faller Nr. 540 oder aus Nemec-Profilen) und die „Konstruktionsarbeiten“ sind beendet!

Nun bleibt nur noch die farbliche Gestaltung: Die Widerlager werden zwei- bis dreimal mit weißer Plaka- oder Amphibolinlarbe gestrichen (Trockenzeit abwarten) und darauf mit

wäßriger Farbe weiterbehandelt. Man lasiert zu diesem Zweck mit einer grau-ockrigen Aquarell-Farbe (mit geringer Beimengung von schwarz) so lange, bis eine zufriedenstellende Wirkung erreicht ist. Die beiden Längsträger werden mit grauer Humbrolfarbe (matt) gestrichen (Farbe evtl. verdünnen). Das Riffelblech wird „rostig“ grau-braun gefärbt (ebenfalls nicht deckend).

Das wär's, und nun: Gutes Gelingen!“.

### Hoch hinaus

wollte offenbar die Bahnverwaltung auf der H0-Anlage des Herrn Horst Jilmer aus Neunburg v. Wald, sonst hätte sie sicherlich die Höhe des Fußgängersteiges im Hintergrund auf die Gebäude der näheren Umgebung abgestimmt – oder sind's die Häuser, die zu niedrig sind?

