

Blankenau Brücke

1876 schließt die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft eingleisig die Lücke zwischen Scherfede - Holzminden. 1907 wird die Bahnlinie 1907 zweigleisig ausgebaut. In Blankenau, einem Dörfchen etwas wenig südlich von Wehrden, führt die Strecke eingeeengt zwischen dem Osthang des Heggebergs und der Weserniederung hindurch, mit einer stattlichen Stützmauer gesichert gut 5 m höher als die Flussaue, um auch bei Hochwasser einen ungestörten Betrieb zu gewährleisten.



Die räumlichen Verhältnisse sind hier so beengt, dass man für die Brücke über das Sträßchen „Zum Wesertal“ bei dessen Einmündung in den Weseruferweg eine besondere Konstruktion wählen muss: die Brückenöffnung wird in zwei Stufen über das eigentliche Durchfahrtsprofil seitlich erweitert, um Fahrzeugen das Einbiegen zu ermöglichen.

Der Schriftzug „Blankenau“ hat ursächlich mit der Bahn nichts zu tun; es markiert die frühere Anlegestelle der Weserschiffahrt.



Die Strecke wird nach dem Zweiten Weltkrieg wegen der weiter abgesunkenen Ost-West-Verkehrsbedeutung hier nur noch eingleisig betrieben. Nach Ausbau des Holzmindener Streckengleises entsteht im unmittelbaren Brückenbereich für einige Jahre ein Haltepunkt mit einfachster Ausstattung (kurzer geteilter Bahnsteig und Wartehäuschen); Streckenabschnitt 1984 stillgelegt.

Die Brücke mit der beiderseits anschließenden Weserseitigen Stützmauer ist das Vorbild für das Modell. Um der Brücke eine breitere Einsatzmöglichkeit zu geben, gibt es auch eine ortsungebundene Variante ohne den markanten Schriftzug und unterschiedlich lange Module der Stützmauer, die zudem - gegenläufig eingebaut - auch zwei- und mehrgleisig einsetzbar sind.

Modelle im Einzelnen:

Blankenau_Bruecke_AF1	Die Brücke mit unterschiedlich ausgeführten Seitenwangen
Blankenau_BrueckeoN_AF1	Brücke wie oben, aber ohne den Namenszug „Blankenau“
Blankenau_Mauer_li_10m_AF1	10 m langes linkes Endstück der Stützmauer, beidseitig verbaubar

Blankenau_Mauer_Mitte_10m_AF1	10 m langes Mittelstück der Stützmauer, beidseitig verbaubar
Blankenau_Mauer_Mitte_20m_AF1	20 m langes Mittelstück der Stützmauer, beidseitig verbaubar
Blankenau_Mauer_Mitte_50m_AF1	50 m langes Mittelstück der Stützmauer, beidseitig verbaubar
Blankenau_Mauer_re_10m_AF1	10 m langes linkes Endstück der Stützmauer, beidseitig verbaubar

Da der Übergang von flachem Gelände in Gleisnähe zur steilen Böschung mittels Oberflächengestaltung in EEP je nach verwendeter Zahl der Rasterpunkte nur schwierig bis eingeschränkt möglich ist, sind Böschungsabschnitte an beide Flügelmauern der Blankenauer Seite "anmodelliert". Eine passende Bodentextur (Blankenau_AF1) wird mitgeliefert.

Sie finden die Bücken über Schieneneditor – Gleisobjekte\Bruecken.

Der Zusammenbau der Brücke (verwendeter Gleisstil: 78, Gleis1435_Holz_alt) angelehnt an die Vorbildsituation (von Südwesten nach Nordosten) geschieht wie folgt:

- 1 x Blankenau_Mauer_li_10m_AF1
- 5 x Blankenau_Mauer_Mitte_50m_AF1
- 1 x Blankenau_Mauer_re_10m_AF1
- 1 x Blankenau_Bruecke_AF1
- 1 x Blankenau_Mauer_li_10m_AF1
- 6 x Blankenau_Mauer_Mitte_50m_AF1
- 1 x Blankenau_Mauer_re_10m_AF1.

Ich danke Cedrik Vössing und Jörg Reitemeyer für die freundliche Unterstützung mit eigens für das Projekt gefertigtem Bildmaterial.



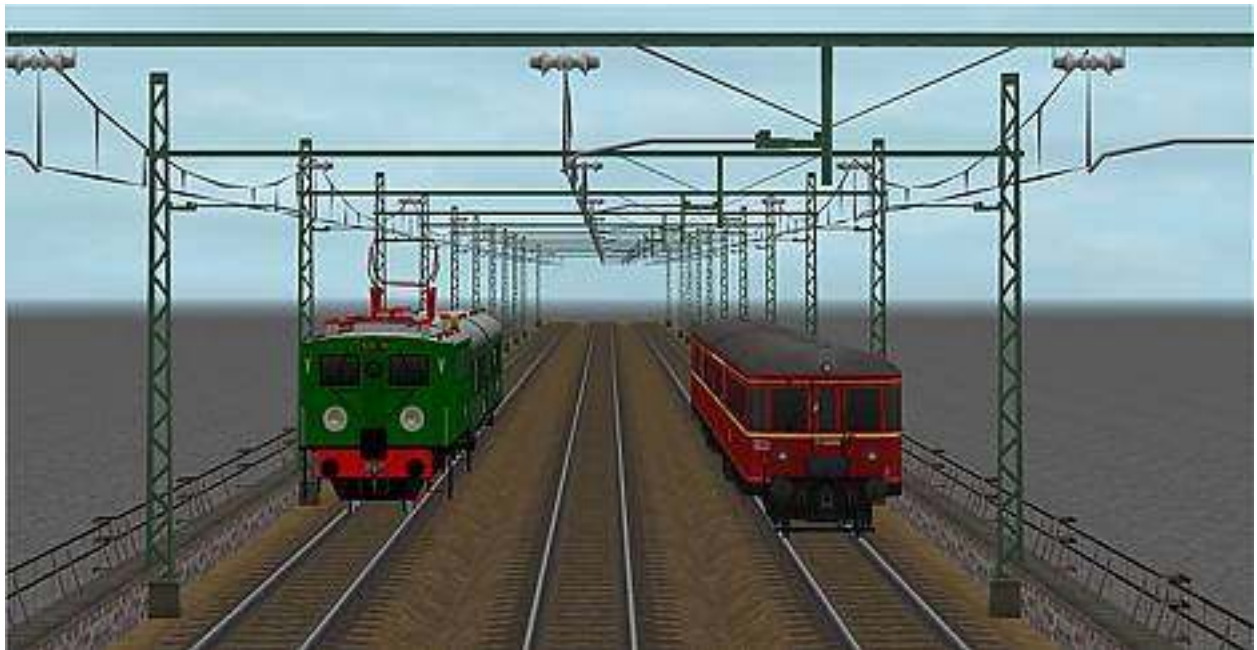
Brücke Blankenau, Weserseite;
 D 29 (/D 30: [Vorkriegs-] Schnellzugpaar auf der Strecke) Richtung Holzminden



Brücke Blankenau, Ortsseite; mit Personenzug in Richtung Scherfede.
 Im Durchlass hinten ein Frachtschiff auf der Weser; bei Hochwasser steht sie auch
 mal höher als die Oberkante des Verkehrsschildes.



Die „neutrale Variante“ ohne Schriftzug Blankenau



Weitere Einsatzmöglichkeiten der Stützmauer

Viel Freude mit den Modellen
Achim Fricke
AF1