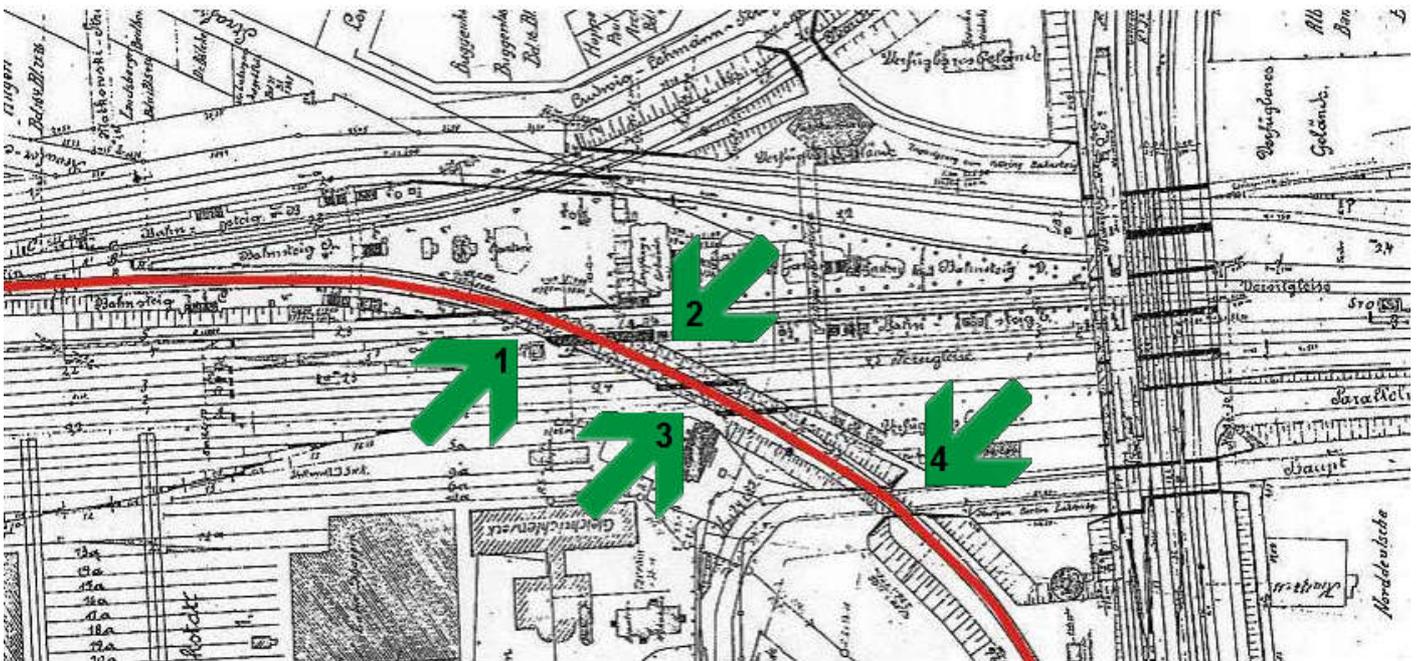


## Brücken - Bausatz Berlin Ostkreuz II

### Der modulare Modellsatz Berlin Ostkreuz II

- bildet die Brückensituation der Südkurve am Ostkreuz ab und liefert damit von EEP-Nutzern angeforderte Modelle,
- ist aber auch so ausgelegt, dass sich andere spitzwinklige Bahnkreuzungen als Teil typischer städtischer wie in der Fläche angesiedelter Bahnanlagen gestalten lassen, wie sie vielerorts bestehen oder bestanden haben (könnten).
- bietet mit 8 Gleisobjekten und 18 Immobilien vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten.



**Vorbildsituationen** sind die **S-Bahn-Brücken der Südkurve**, der Verbindung von der **Stadtbahn zum Südring**. Sie queren (Nr. 1 - 3 auf dem oben abgebildeten Plan von 1925) die S-Bahn-Gleise aus dem Zentrum in Richtung Mahlsdorf und Erkner, einen Teil der Fernbahngleise der Ostbahn und die der Schlesischen Bahn. Hinzu kommt die **Brücke über die Hauptstraße** (Nr. 4). Durch den Kurvenverlauf ist der Kreuzungswinkel zwischen oberer und unterer Ebene stets anders: 23,5 °; 27,6 ° und 29,4 ° bzw. 41,3 ° (Berechnung: Klaus Dolling).

**Der Bausatz enthält die folgenden Modelle:** (Modelle zum unmittelbaren Nachbau der Ostkreuz-Situation sind gelb hinterlegt; solche zum freien Einbau grün)

<b>Gleisobjekte</b>	
OK_SK_Br_1A_235_AF1	Brücke 1 mit gekrümmtem Innenbogen, Kreuzungswinkel 23,5 °
OK_SK_Br_1C_235_AF1	Brücke 1 mit geradem Innengleis, Kreuzungswinkel 23,5 °
OK_SK_Br_2A_276_AF1	Brücke 2 mit gekrümmtem Innenbogen, Kreuzungswinkel 27,6 °
OK_SK_Br_2C_276_AF1	Brücke 2 mit geradem Innengleis, Kreuzungswinkel 27,6 °
OK_SK_Br_3A_294_AF1	Brücke 3 mit gekrümmtem Innenbogen, Kreuzungswinkel 29,4 °
OK_SK_Br_3C_294_AF1	Brücke 3 mit geradem Innengleis, Kreuzungswinkel 29,4 °
OK_SK_Br_4A_413_AF1	Brücke 4 mit gekrümmtem Parallelgleis, Kreuzungswinkel 41,3 °
OK_SK_Br_4C_413_AF1	Brücke 4 mit geradem Parallelgleis, Kreuzungswinkel 41,3 °
Werden installiert nach Ressourcen\Gleisobjekte\Gleise\Bruecken\Ostkreuz_Suedkurve; erreichbar unter <b>Gleisobjekte\Bruecken</b>	
<b>Immobilien</b>	
OK_SK_Auflg_1A_AF1	Brückenkopf nördlich von Brücke 1; mit 6,12 m hoher, abwärts führender Treppe
OK_SK_Auflg_1B_AF1	Brückenkopf nördlich von Brücke 1; mit 5,14 m hoher, abwärts führender Treppe
OK_SK_Auflg_1C_AF1	Brückenkopf Typ Nord, mit Auflager für Brücke 2
OK_SK_Auflg_1D_AF1	Brückenkopf Typ Nord, mit Auflager für Brücke 1 bzw. 3
OK_SK_Auflg_2A_AF1	Breiter Zwischenpfeiler zwischen Brücke 1 und 2; mit 6,12 m hoher, abwärts führender Treppe
OK_SK_Auflg_2B_AF1	Breiter Zwischenpfeiler zwischen Brücke 1 und 2; mit 5,14 m hoher, abwärts führender Treppe
OK_SK_Auflg_2C_AF1	Breiter Zwischenpfeiler, mit je 1 Auflager für Brücke 2 und Brücke 1 bzw. 3
OK_SK_Auflg_2D_AF1	Breiter Zwischenpfeiler, mit 2 Auflagern für Brücke 2
OK_SK_Auflg_2E_AF1	Breiter Zwischenpfeiler, mit 2 Auflagern für Brücke 1 bzw. 3
OK_SK_Auflg_3A_AF1	Schmaler Zwischenpfeiler zwischen Brücke 2 und 3
OK_SK_Auflg_3C_AF1	Schmaler Zwischenpfeiler, mit 2 Auflagern für Brücke 2
OK_SK_Auflg_3D_AF1	Schmaler Zwischenpfeiler, mit 2 Auflagern für Brücke 1 bzw. 3
OK_SK_Auflg_4A_AF1	Brückenkopf südlich von Brücke 3; mit gesperrter Treppe des stillgelegten Überwegs
OK_SK_Auflg_4C_AF1	Südlicher Brückenkopf, mit Auflager für Brücke 2
OK_SK_Auflg_4D_AF1	Südlicher Brückenkopf, mit Auflager für Brücke 1 bzw. 3
OK_SK_TrpFuss_Auflg1_AF1	2-stufiger Treppenfuß zum Ausgleich unterschiedlicher Bahnsteighöhen für Treppe Auflg 1
OK_SK_TrpFuss_Auflg2_AF1	2-stufiger Treppenfuß zum Ausgleich unterschiedlicher Bahnsteighöhen für Treppe Auflg 2
OK_SK_GLS	Gleisdammlückenschluss; 120 ° - Kegelausschnitt mit Grastextur zum universellen Schließen von Bahndammlücken
Werden installiert nach Ressourcen\Immobilien\Ostkreuz_Suedkurve, erreichbar unter <b>Immobilien\Andere</b>	

Die Modelle werden **beim Einsatz gemäß Vorbild** mit S-Bahn-Gleisen von Paul Wessling (PW1) ausgestattet; **sie werden folglich auch in der beigefügten Demo-Anlage eingesetzt.**

Auf den Brücken liegt der schmale Gleisstil „B-S-Bahn\_schmal-holz2-S2L\_pw“ (ID 888).

Beim **freien Einsatz** ohne S-Bahn-Zusammenhang bietet sich für die Brücken der Gleisstil 479 „Brückengleis Stahlblech“ aus dem Gratispaket 024 von TREND an. Sonst kommen Gleisstile mit bzw. ohne Damm aus der EEP-Grundausrüstung oder aus Zusatzpaketen zur Verwendung.

Für den **Aufbau gemäß Vorbild** sind die Brücken mit passend gekrümmtem Innengleis ausgestattet; die Längen sind so berechnet, dass die Brücken 1-3 unmittelbar aneinandergesetzt werden. Die Brückenköpfe bzw. Auflage sind als Immobilien ausgeführt und lassen sich in einem Wechsel zwischen 2D – und 3D-Sicht problemlos einpassen.

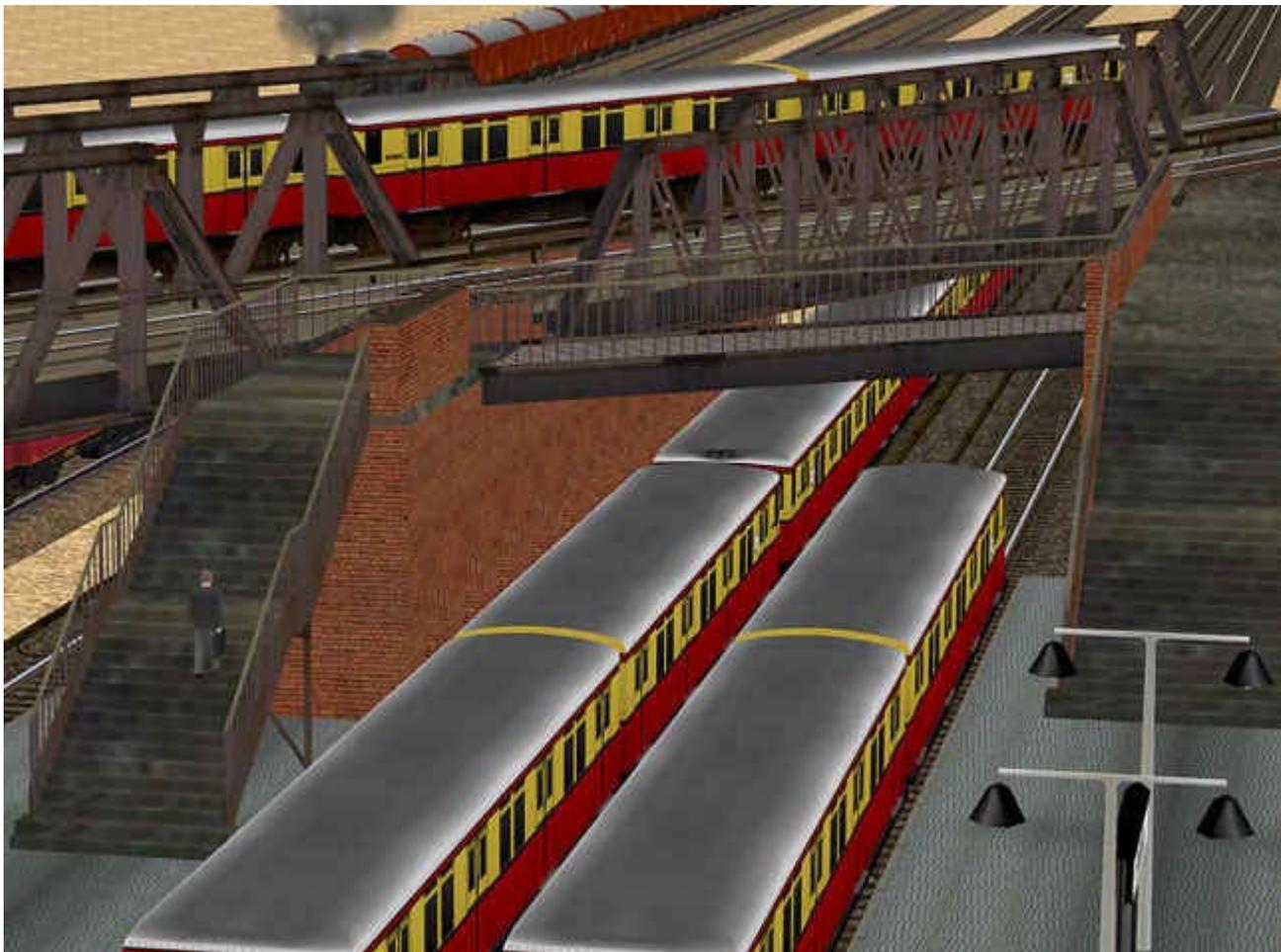
Die Ausstattung mit Gleisen ist auf Grund der starken Anschnitte etwas aufwändiger. Sie folgt dem Dreiklang „**Gleis mit Damm**“ – „**Gleis ohne Damm**“ – „**Brückengleis**“ (und zurück). Die Abschnitte „Gleis ohne Damm“ bilden mit den an die Immobilien angebauten Bahndammelementen einen nahtlosen Übergang von der auf dem Damm verlaufenden Strecke zu den Brücken und umgekehrt.

Folgende Werte fügen die Bahndammansätze zusammen und verhindern gleichzeitig ein „Blitzen“ von Gras durch die Mauern:

**von links nach rechts:** Damm – 20 m ohne – **Brücke 1 bis 3** – 12 m ohne – Damm – 12 m ohne – **Brücke 4** – 8 m ohne – Damm

**von rechts nach links:** Damm – 11 m ohne – **Brücke 4** – 8 m ohne – Damm – 12 m ohne – **Brücke 3 bis 1** – 20 m ohne - Damm

**Es hat sich beim Probeaufbau herausgestellt, dass im Schieneneditor die Charakteristik „Länge und Kurvenradius“ das Verlegen der kurzen Gleisstücke „ohne Damm“ sehr erleichtert, weil so unabhängig von der Gleislänge der Kurvenradius ohne Aufwand gleichgehalten werden kann.**



**Brücken 1 – 3 (S-Bahn-Betrieb):** OK\_SK\_Br\_1A\_235\_AF1 + OK\_SK\_Br\_2A\_276\_AF1 +  
OK\_SK\_Auflg\_1A\_AF1 + OK\_SK\_Auflg\_2A\_AF1 +  
OK\_SK\_TrpFuss\_Auflg1\_AF1 + OK\_SK\_TrpFuss\_Auflg2\_AF1



**Brücken 1 – 3 (S-Bahn-Betrieb): OK\_SK\_Br\_1A\_235\_AF1 + OK\_SK\_Br\_2A\_276\_AF1 +  
OK\_SK\_Br\_3A\_294\_AF1 + alle Auflager**



**Brücke 4 (Hauptstraße):** OK\_SK\_Br\_4A\_413\_AF1



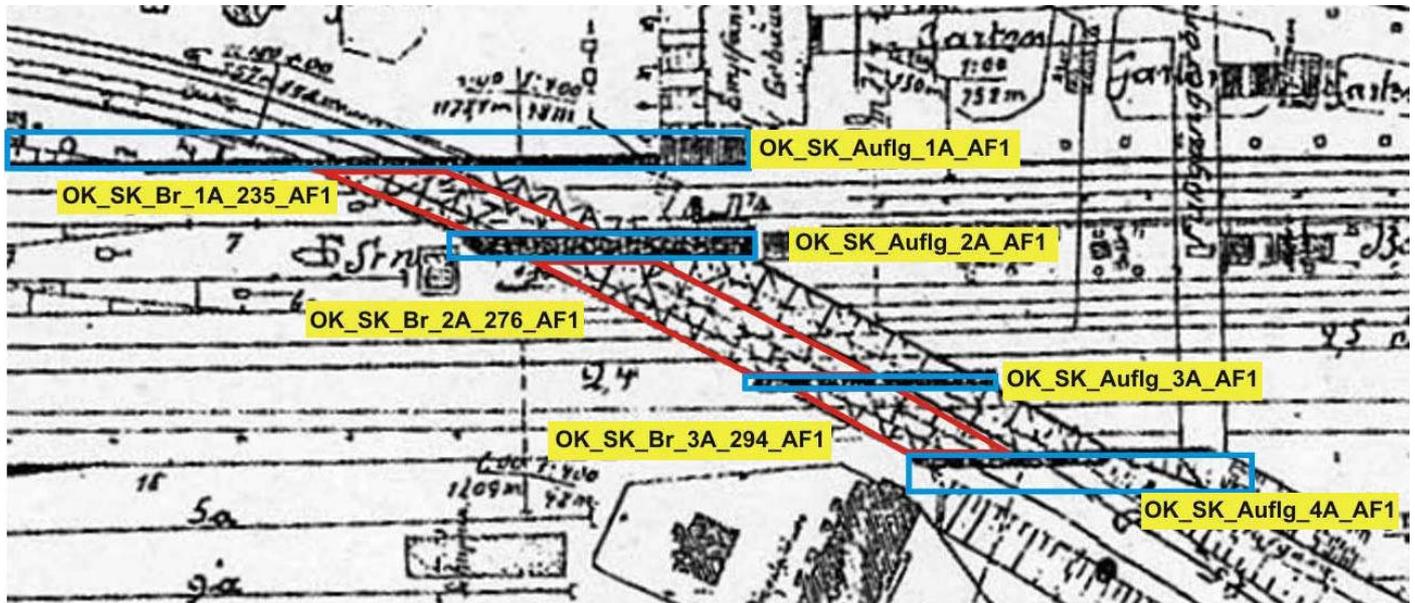
**Hauptbahn- Flussquerung mit**

3 x OK\_SK\_Br\_2C\_276\_AF1 + 2 x OK\_SK\_Auflg\_1C\_AF1 +  
OK\_SK\_Auflg\_2D\_AF1 + OK\_SK\_Auflg\_3C\_AF1 + 2 x OK\_SK\_GLS



**Fernbahnkreuzung mit**

OK\_SK\_Auflg\_1D\_AF1 + OK\_SK\_Br\_1A\_235\_AF1 + OK\_SK\_Auflg\_2C\_AF1 +  
OK\_SK\_Br\_2A\_276\_AF1 + OK\_SK\_Auflg\_3A\_AF1 + OK\_SK\_Br\_3A\_294\_AF1 +  
OK\_SK\_Auflg\_4D\_AF1 + OK\_SK\_Br\_4A\_413\_AF1



Für den Selbstaufbau vom Ostkreuz II (der Vorbildsituation und analog auch beim freien Aufbau) hat sich folgendes Vorgehen bewährt:

- die Gleishöhe der Gleise beiderseits des Brückenkomplexes festzulegen,
- Brücke 1 **OK\_SK\_Br\_1A\_235\_AF1** einsetzen und auf den Wert von  $-23,5^\circ$  drehen,
- Brücken 2 **OK\_SK\_Br\_2A\_276\_AF1** und 3 **OK\_SK\_Br\_4A\_413\_AF1** andocken,
- Auflg 1 **OK\_SK\_Auflg\_1A\_AF1** grob positionieren, von der schmalen Seite her in 3D schauend die Widerlager unter die Brücke schieben (je nach Untergrund sind auch geringfügige Höhenkorrekturen notwendig), dann von der langen Seite her Brücke auf dem Auflager mittig bzw. bei den gelben Modellen auf die drei Widerlagerflächen setzen,
- andere Auflager **OK\_SK\_Auflg\_2A\_AF1**, **OK\_SK\_Auflg\_3A\_AF1**, **OK\_SK\_Auflg\_4A\_AF1** ebenso positionieren,
- zum Ausgleich unterschiedlicher Bahnsteighöhen setzen Sie den 2-stufigen Treppenfuß **ohne** Geländer **OK\_SK\_TrpFuss\_Auflg1\_AF1** bzw. **OK\_SK\_TrpFuss\_Auflg2\_AF1** mit denselben Koordinaten wie das entsprechende Auflager ein; er setzt sich dann passgenau davor,
- weiterführende Gleise setzen, dabei Längen der Gleisabschnitte „ohne Damm“ wie folgt berücksichtigen: **von links nach rechts: Damm – 20 m ohne – Brücke 1 bis 3 – 12 m ohne – Damm**,
- Parallelgleise durch Gegenläufig-Vervielfältigen platzieren, dabei Gleislängen „ohne Damm“ wie folgt berücksichtigen: **Damm – 12 m ohne – Brücke 3 bis 1 – 20 m ohne – Damm**,
- Gleisbogen nach rechts vorn weiterführen bis zur Brücke 4, dabei Längen der Gleisabschnitte „ohne Damm“ wie folgt berücksichtigen: **Damm – 12 m ohne – Brücke 4 – 8 m ohne – Damm** bzw. in Gegenrichtung **Damm – 11 m ohne – Brücke 4 – 8 m ohne – Damm**.

Das Ganze hört sich komplizierter an, als es ist; nach rd. 20 Minuten ist alles erledigt, und das Ergebnis spricht für sich.

Wenn mit vom Vorbild abweichenden Gleiswinkeln gearbeitet wird, kann es sein, dass die Dammansätze der Auflg 1 und 4 sowie der Brücke 4 kleine Lücken zum Bahndamm des anschließenden Gleises lassen; hier hilft **OK\_SK\_GLS** auf einfache Weise: einsetzen, ggf. schieben und drehen, passt.

Ich danke den Herren

- Klaus Hamscher und Klaus Dolling für die nachhaltige Anregung zum Bau, die profunde Baubegleitung des Ortskenners, das Bereitstellen von Bildmaterial und Hintergrundinformationen,
- Paul Wessling für die Genehmigung zur Mitbenutzung von Texturanteilen,
- Haymo Bogg für die Unterstützung bei für mich geheimnisvollen Kurvenberechnungen.

Viel Freude mit den Modellen

Achim Fricke  
AF1