

Dokumentation und Stückliste **Brücke Eglisau**

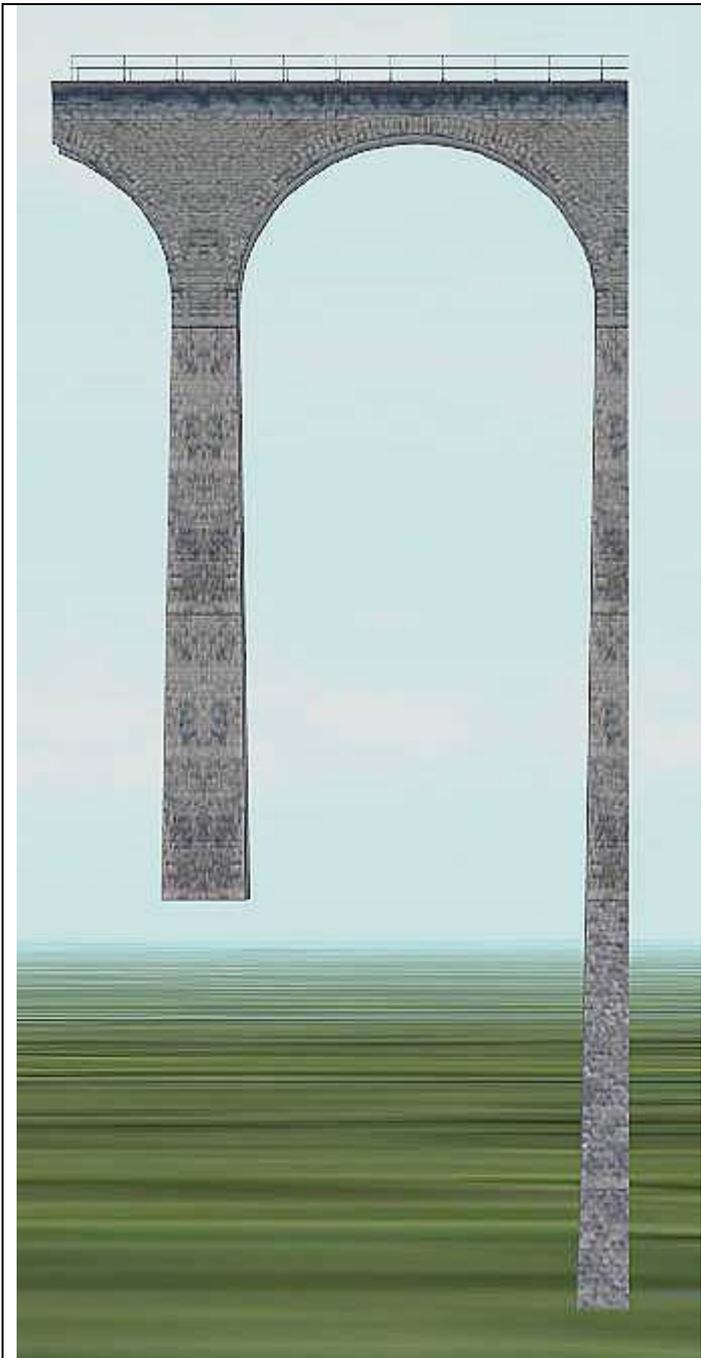
Die Schweizer Hauptbahnstrecke **Zürich - Schaffhausen** quert zwischen den nur 1,5 km auseinander liegenden Bf **Eglisau** und **Hüntwangen-Wil** seit 1897 eingleisig den Rhein auf einer 457 Metern langen, über dem Fluss 50 Metern hohen Brücke. Sie besteht aus im Süden neun, im Norden 12 Steinbögen, mit einem Fachwerk-Mittelfeld in lichter Weite von 90 Meter bei einer Eigenhöhe von 9,50 Metern.

Die Brücke ist stark befahren und weist auch IC-Verkehr im 2-Stunden-Takt auf.

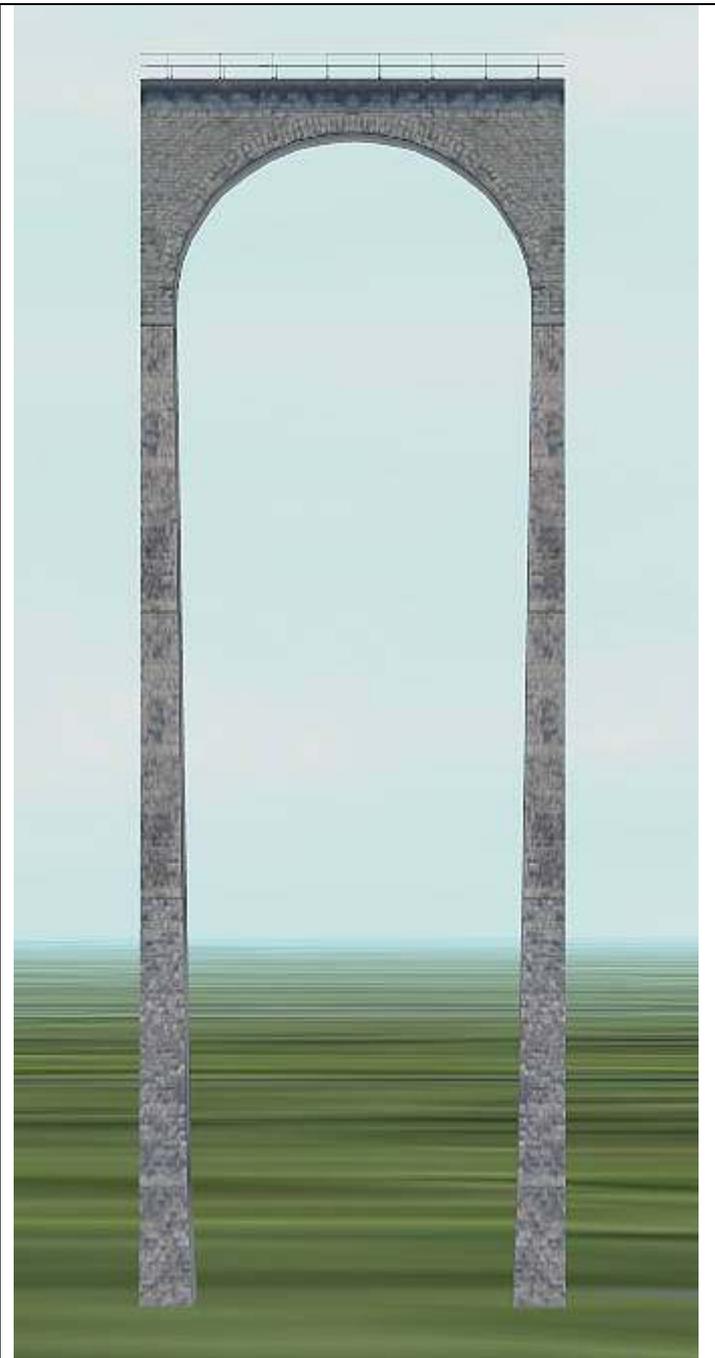


Foto: Felix Schäpper

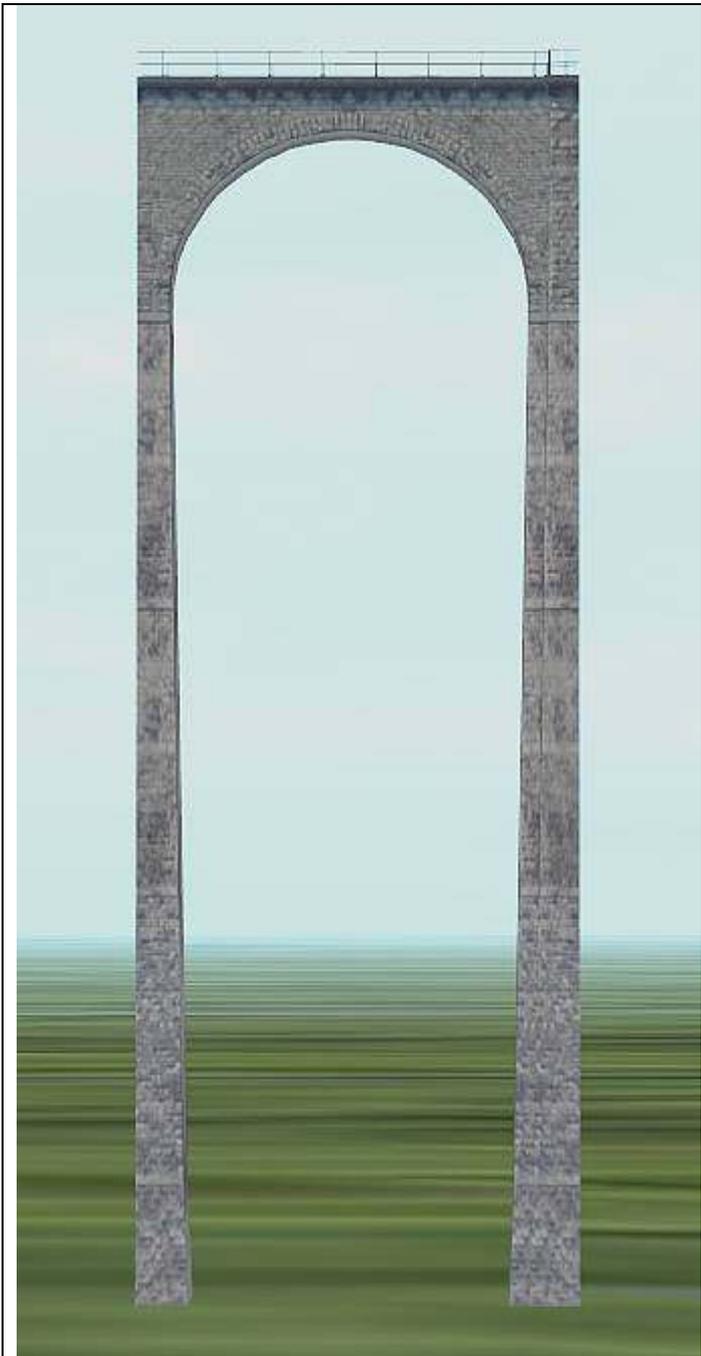
Die nachstehende **Stückliste** enthält deshalb neben der Abbildung Angaben zum Namen, mit dem Sie das Gleisobjekt in EEP wieder finden, und eine kurze **Modellbeschreibung der 24 Modelle** in der Farbkennzeichnung **Modelle des Vorbilds**, **weitere Modelle**



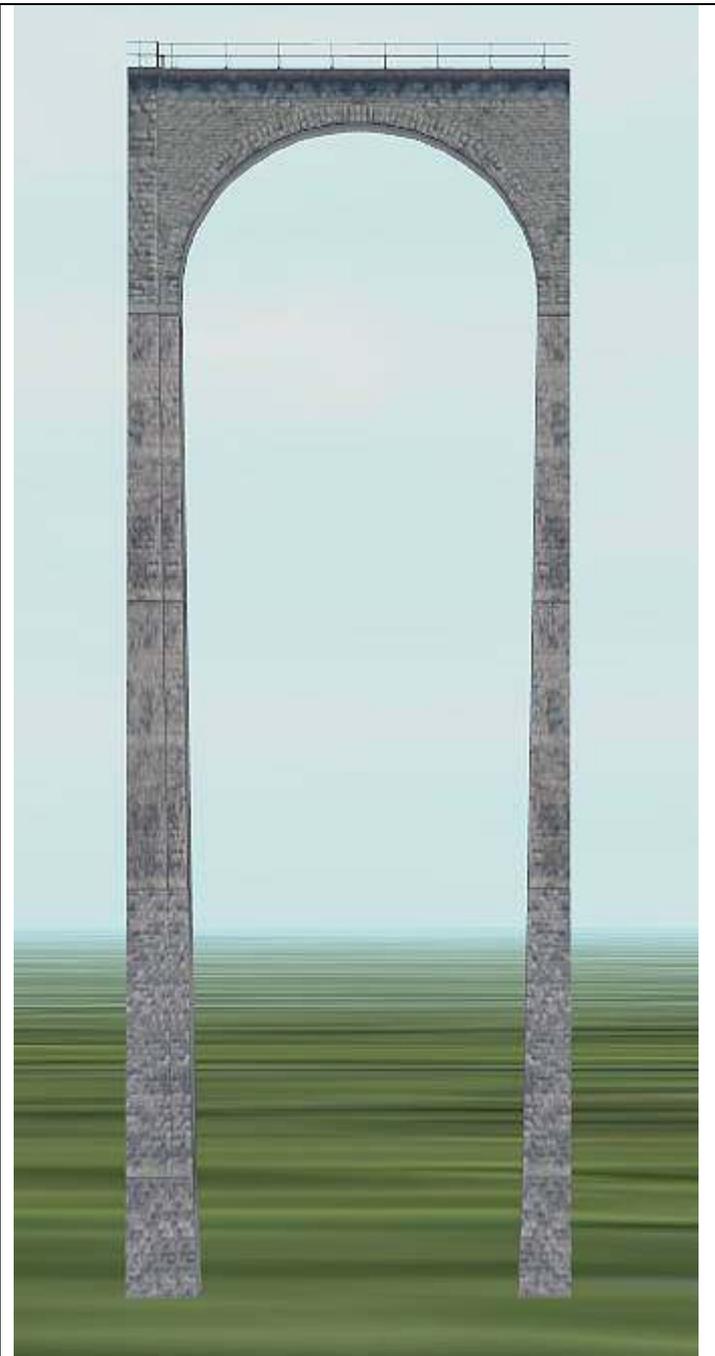
Eglisau_10_AF1, linker Brückenanfang 23,92 m lang, SO max. 51,3 m; mit Kurzpfeiler zur sicheren Gestaltung der Böschung und Halbpfeiler zum Nachelement



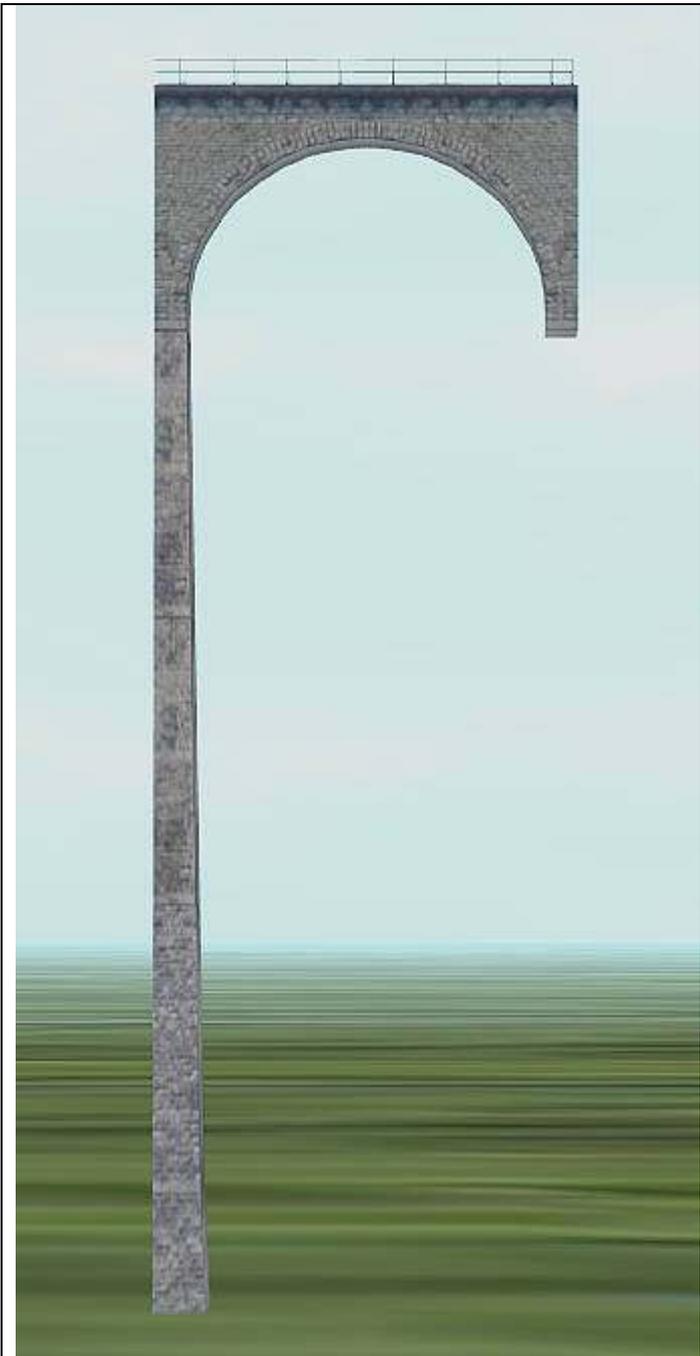
Eglisau_11_AF1, Gewölbeteil 17,60 m lang, SO max. 51,3 m; mit schmalen Halbpfeilern an beiden Seiten, beliebig wiederholbar, links von **Eglisau_10_AF1** oder **Eglisau_11_AF1**, rechts nach **Eglisau_12_AF1** oder **Eglisau_14_AF1**



Eglisau_12_AF1, Gewölbeteil 18,34 m lang,
 SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_11_AF1**,
 rechts nach **Eglisau_13_AF1**



Eglisau_13_AF1, Gewölbeteil 18,34 m lang,
 SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_12_AF1**,
 rechts nach **Eglisau_11_AF1** oder **Egli-
 sau_14_AF1**

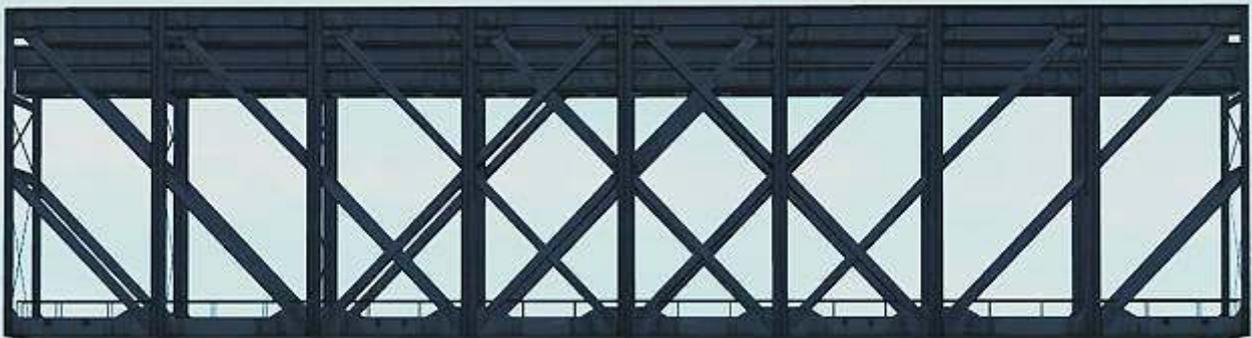


Eglisau_14_AF1, Gewölbeteil 17,60 m lang, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_11_AF1** oder **Eglisau_13_AF1**, rechts nach **Eglisau_15_AF1**

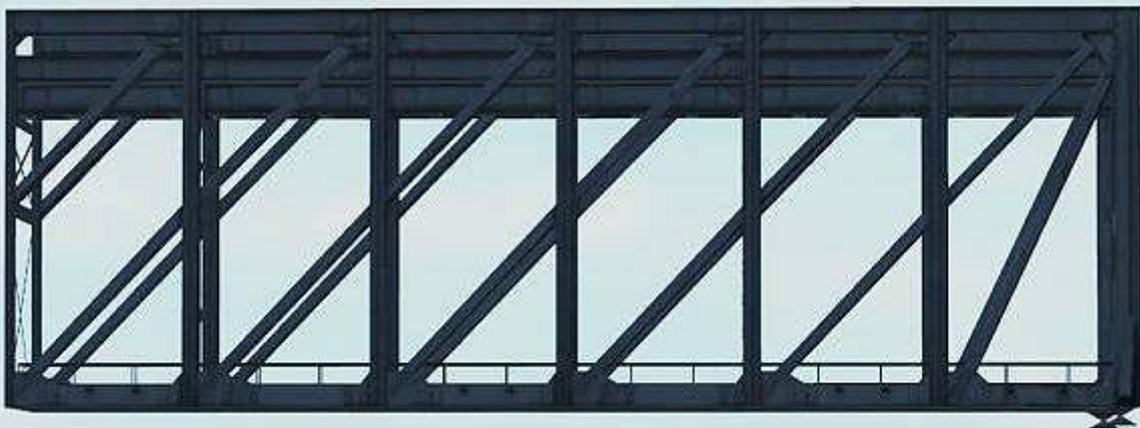
Eglisau_15_AF1, linker Strompfeiler, Gleislänge 1,72 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_14_AF1**, rechts nach **Eglisau_16_AF1**



Eglisau_16_AF1, linkes Strom-Fachwerkelement, Länge 26,82 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_15_AF1**, rechts nach **Eglisau_17_AF1**



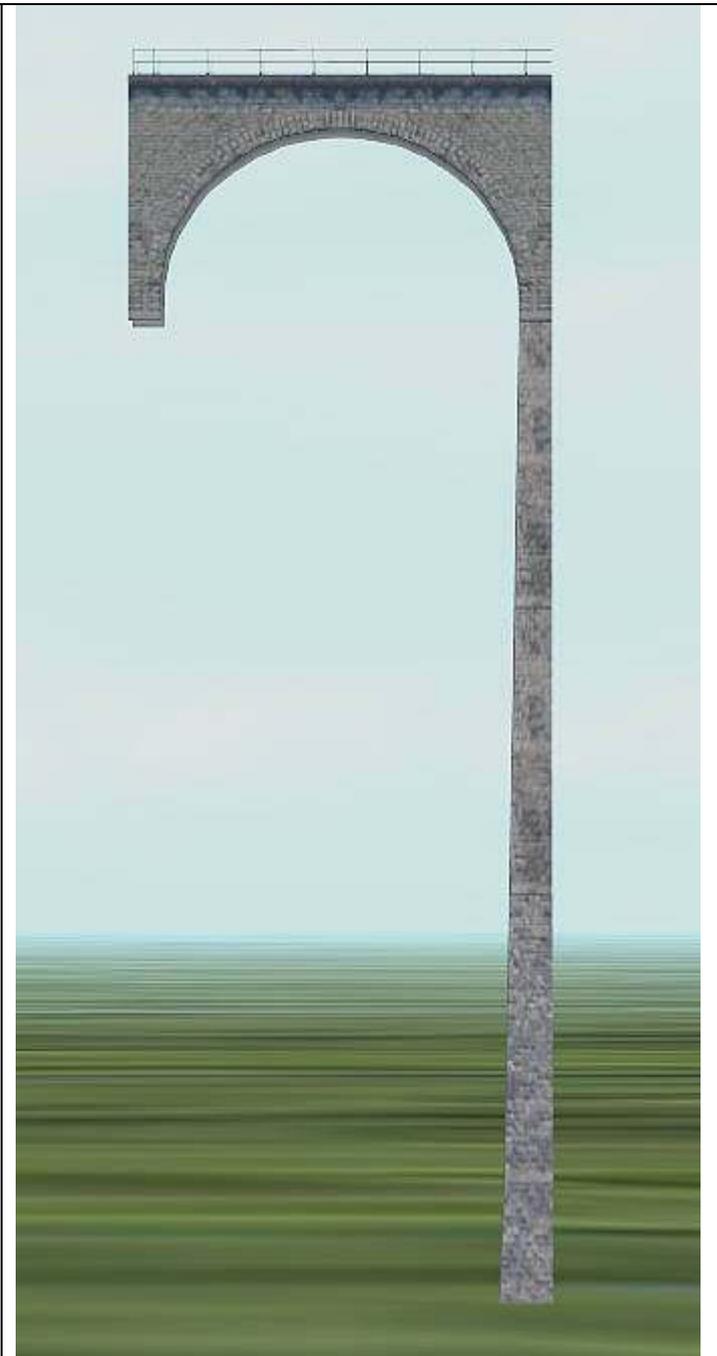
Eglisau_17_AF1, mittleres Strom-Fachwerkelement, Länge 35,38 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_16_AF1**, rechts nach **Eglisau_18_AF1** oder **Eglisau_25_AF1**



Eglisau_18_AF1, rechtes Strom-Fachwerkelement, Länge 26,82 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_17_AF1**, rechts nach **Eglisau_19_AF1**



Eglisau_19_AF1, rechter Strompfeiler, Gleislänge 1,72 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_18_AF1** oder von **Eglisau_28_AF1**, rechts nach **Eglisau_20_L_AF1** oder **Eglisau_20_AF1**



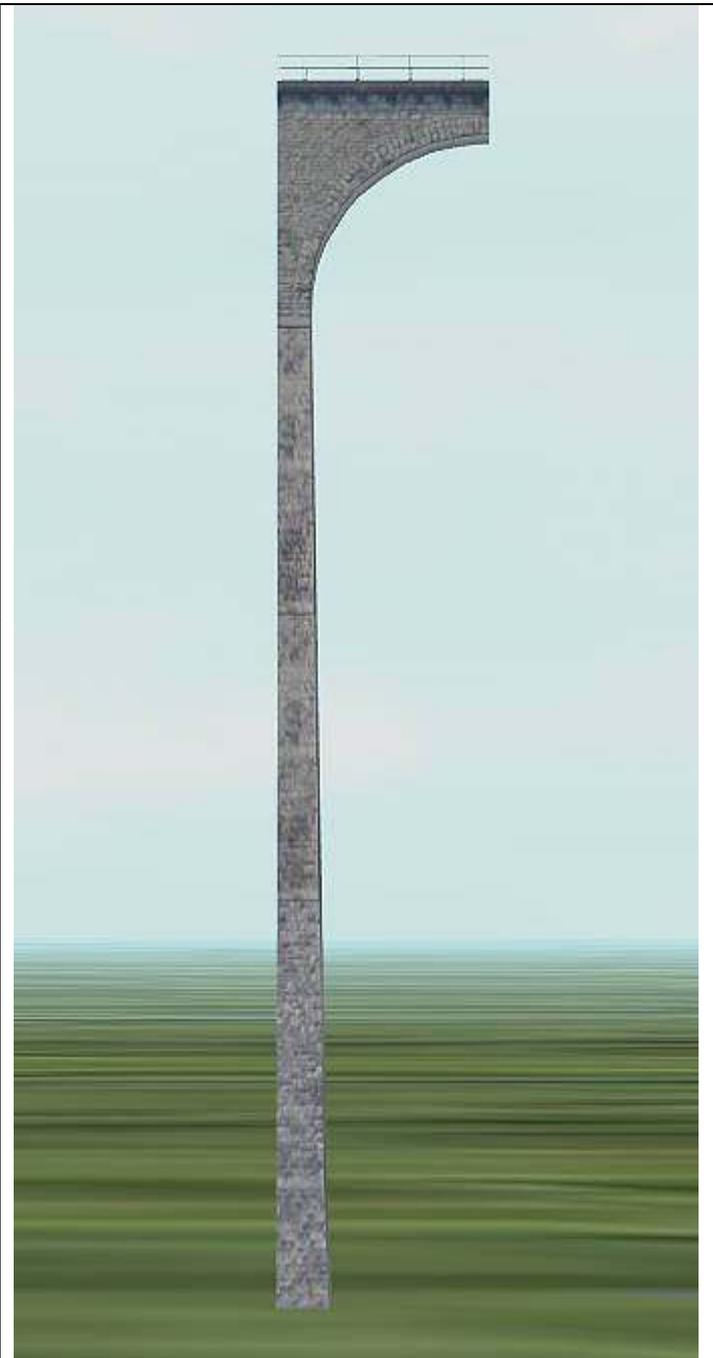
Eglisau_20_AF1, Gewölbeteil 17,60 m lang, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_19_AF1**, rechts nach **Eglisau_11_AF1**



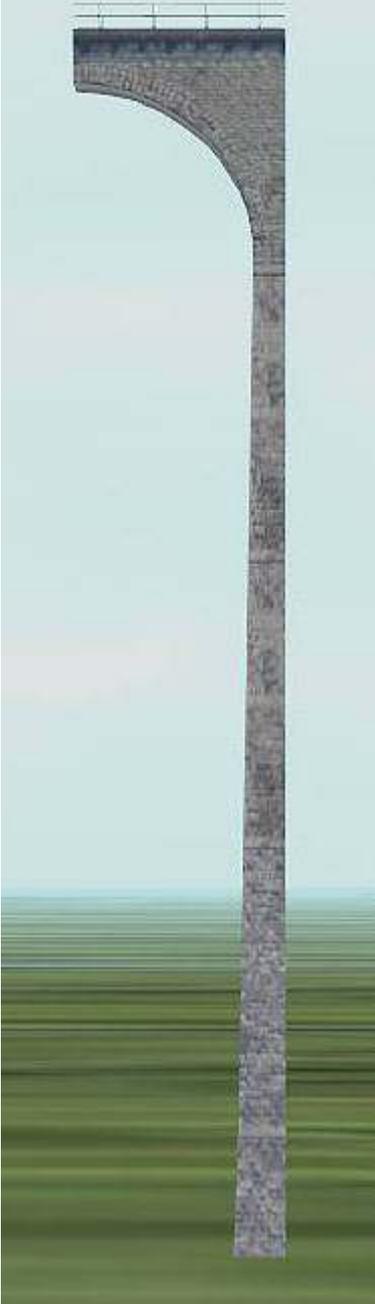
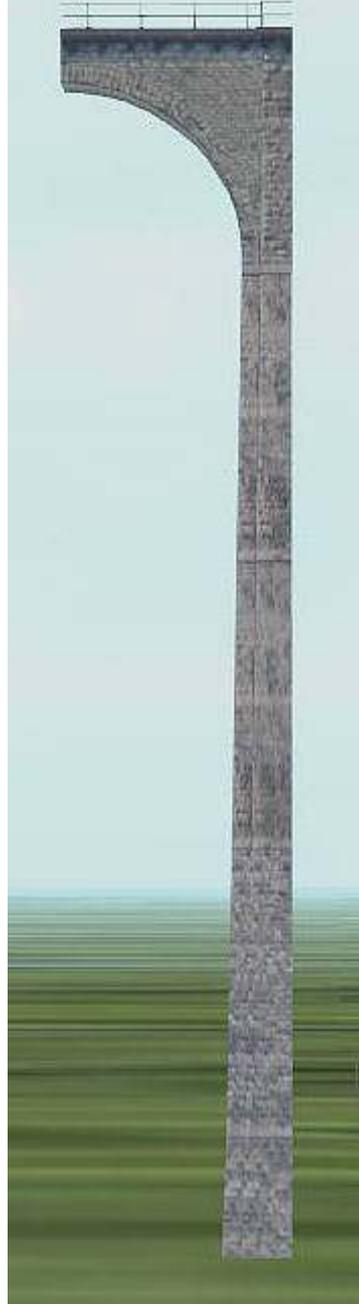
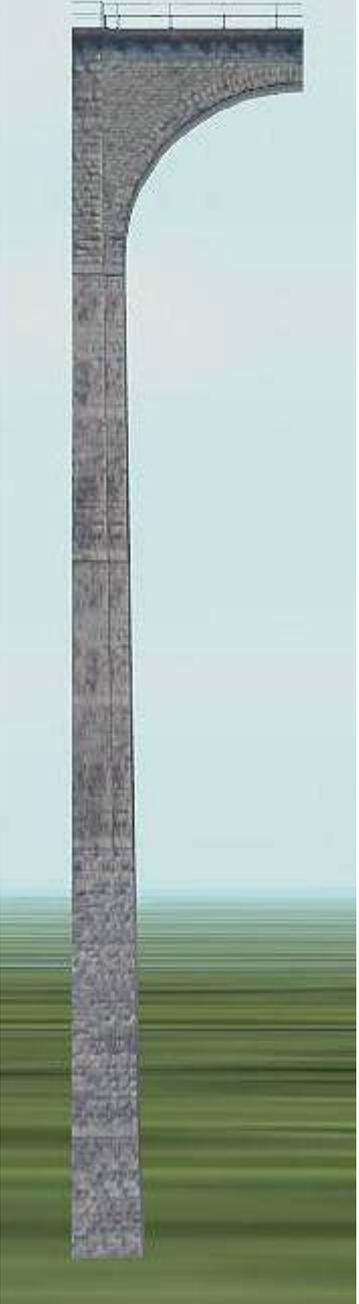
Eglisau_20_L_AF1, Gewölbeteil 8,80 m lang, SO max. 51,3 m; Übergangsstück vom geraden zum Kurventeil, zum Anschluss links von **Eglisau_19_AF1**, rechts nach **Eglisau_21_L_B_AF1**



Eglisau_24_L_AF1, Brückenendteil 8,80 m lang, SO max. 51,3 m, Radius 360 m; zum Anschluss links von **Eglisau_21_L_B_AF1** oder **Eglisau_23_L_AF1**



Eglisau_21_L_A_AF1, linke Gewölbehälfte mit schmalen Pfeiler, Länge 8,80 m, SO max. 51,3 m; Radius 360 m, links von **Eglisau_21_L_B_AF1** oder **Eglisau_23_L_AF1**, rechts nach **Eglisau_21_L_B_AF1** oder **Eglisau_22_L_AF1**

		
<p>Eglisau_21_L_B_AF1, rechte Gewölbehälfte mit schmalem Pfeiler, Länge 8,80 m, SO max. 51,3 m; Radius 360 m, links von Eglisau_21_L_A_AF1 oder Eglisau_23_L_AF1, rechts nach Eglisau_21_L_A_AF1 oder Eglisau_22_L_AF1</p>	<p>Eglisau_22_L_AF1, rechte Gewölbehälfte mit breitem Pfeiler, Länge 8,80 m, SO max. 51,3 m; Radius 360 m, links von Eglisau_21_L_A_AF1 oder Eglisau_23_L_AF1, rechts nach Eglisau_23_L_AF1</p>	<p>Eglisau_23_L_AF1, linke Gewölbehälfte mit breitem Pfeiler, Länge 8,80 m, SO max. 51,3 m; Radius 360 m, links von Eglisau_22_L_AF1, rechts zu Eglisau_21_L_B_AF1</p>



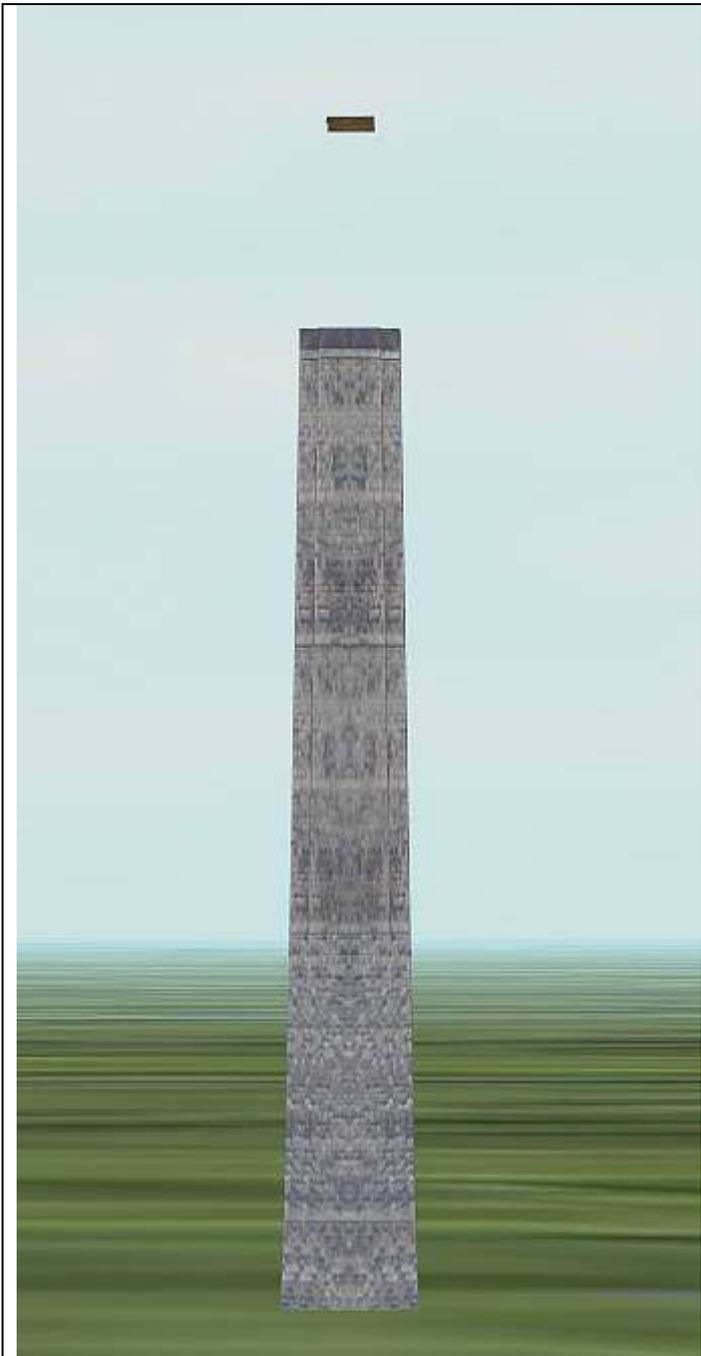
Eglisau_25_AF1, rechtes Strom-Fachwerkelement, Länge 26,82 m, Gleislänge 25,82 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_17_AF1**, rechts nach **Eglisau_26_AF1**



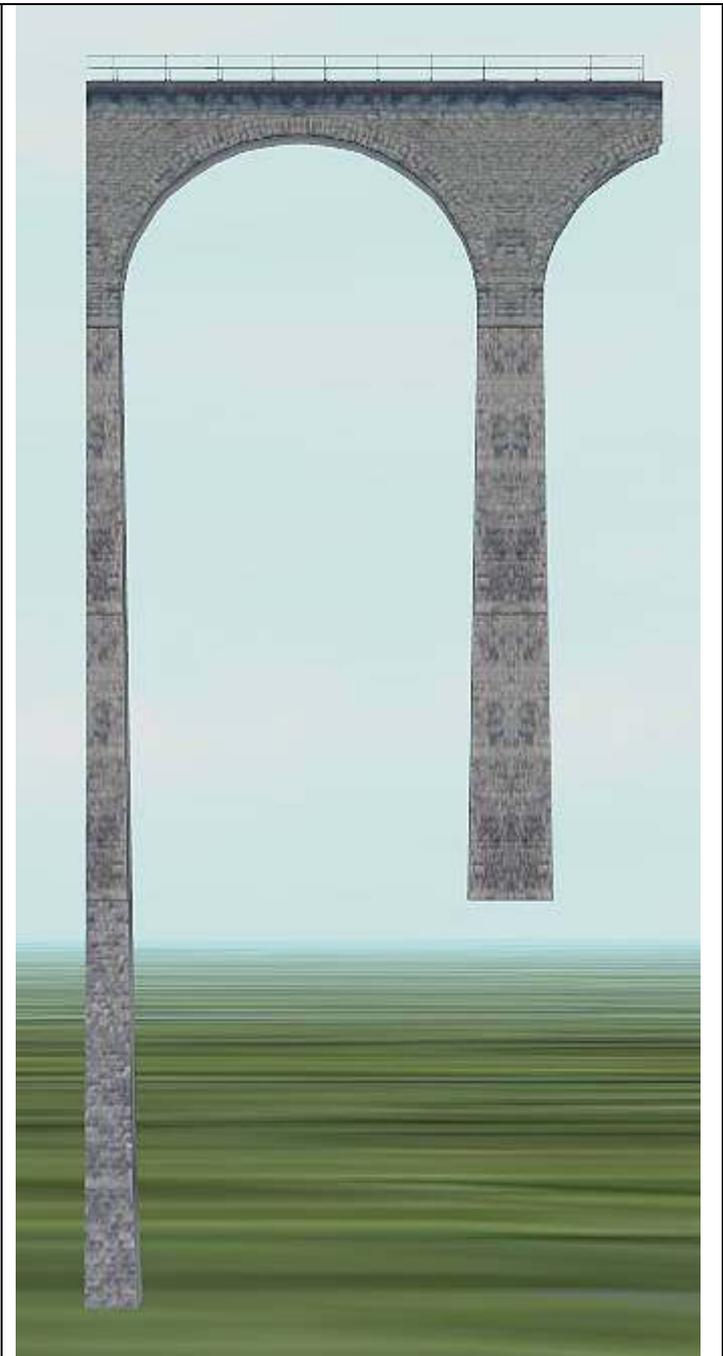
Eglisau_27_AF1, linkes Strom-Fachwerkelement, Länge 26,82 m, Gleislänge 25,82 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_26_AF1**, rechts nach **Eglisau_17_AF1**



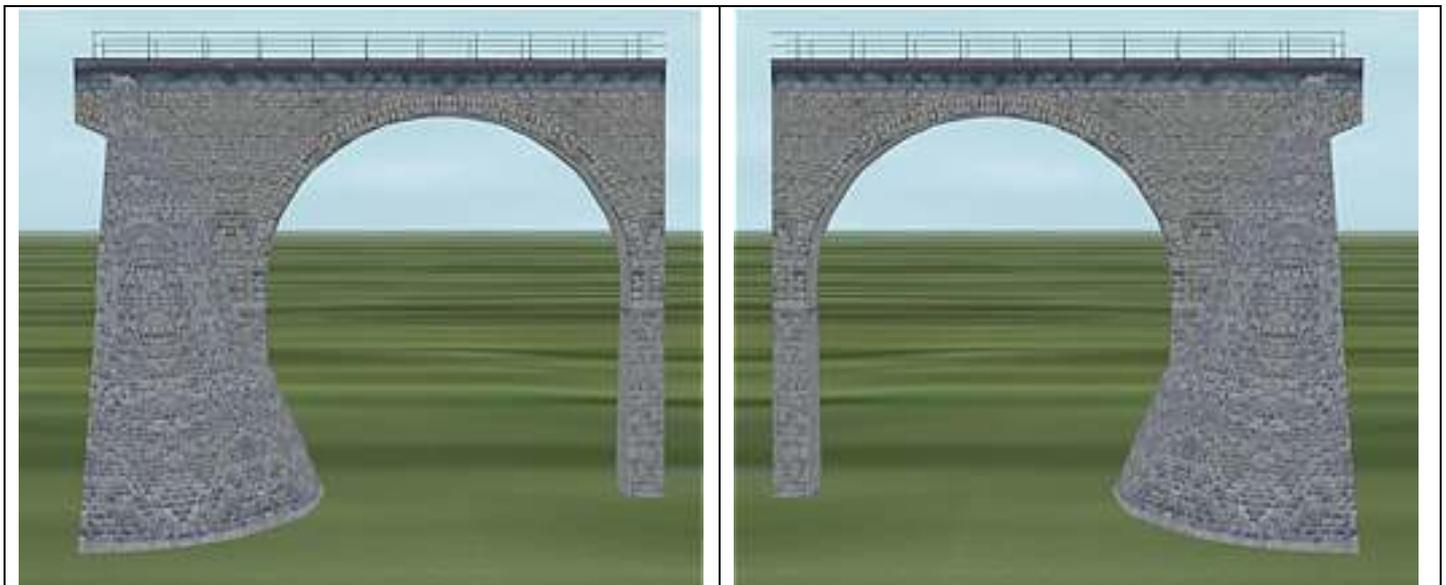
Eglisau_28_AF1, rechtes Strom-Fachwerkelement, Länge 26,82 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_17_AF1**, rechts nach **Eglisau_18_AF1**



Eglisau_26_AF1, Zusatzpfeiler, Gleislänge 2,00 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_25_AF1**, rechts nach **Eglisau_27_AF1**



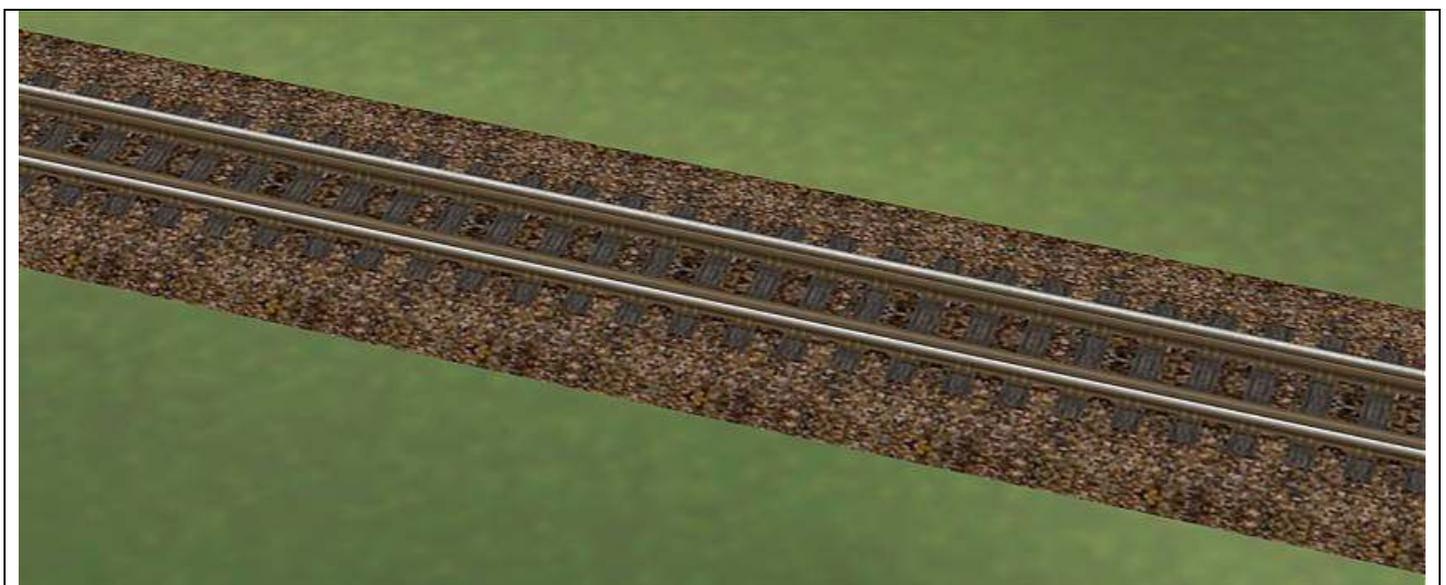
Eglisau_29_AF1, Gerades Brückenendteil, Länge 23,92 m, SO max. 51,3 m; links von **Eglisau_11_AF1** oder **Eglisau_13_AF1**



Eglisau_30_AF1 Gewölbebogen mit steilem Steinabschluss links, Länge 23,92 m, Gleislänge 22,38 m, von links Gleis mit Standardbahndamm, nach rechts zu allen Modellen mit schmalen Halbpfeiler

Eglisau_31_AF1 Gewölbebogen mit steilem Steinabschluss rechts, Länge 23,92 m, Gleislänge 22,38 m, von links von allen Modellen mit schmalen Halbpfeiler, nach rechts Gleis mit Standardbahndamm

Gleisobjekte werden installiert nach Ressourcen\Gleisobjekte\GLEISE\Bruecken\Eglisau.



Gleisstil **SBB_BrGleis_Schotter_AF1**, ID 839, Brückengleis im Schotterbett, im Profil passend zu Gleisstil SBB_Bahndamm (ID 376) und SBB_Normalspur (ID 377) von Andreas Misch, dessen Textur er mitnutzt.

Der Gleisstil wird installiert nach Ressourcen\Gleisstile\GLEISE; er erfordert EEP 5 Plugin2 oder EEP 6

Ich empfehle für den Einsatz als Modell nach Schweizer Vorbild für die gesamte Brücke den mitgelieferten Gleisstil **ID 839**.

Soll es in deutscher Umgebung verwendet werden, so eignen sich alle „undurchsichtigen“ Gleise, die nicht breiter sind als 4,96 m, vor allem die Brückengleisstile, z.B.

- 1435_Bruecke (ID 80)
- 479 (0,2)Brueckengl Stahlblech (ID 479)
- 837_BrGl_340cm_Stahlblech_AF1 (ID 837).

(Die beiden zuletzt genannten liegen zwar etwas höher als der Gleisbetttrug; das kann aber vernachlässigt werden, weil das von der Seite nicht sichtbar ist.)

Das vollständige Vorbild- Bauwerk besteht (von links [Norden] nach rechts [Süden]) aus den **36 Modellen** 10 – 11 – 12 – 13 – 11 – 12 – 13 – 11 – 12 – 13 – 11 – 14 – 15 – 16 – 17 – 18 – 19 – 20_L – 21_L_B – 21_L_A – 21_L_B – 21_L_A – 22_L – 23_L – 21_L_B – 21_L_A – 21_L_B – 21_L_A – 22_L – 23_L – 21_L_B – 21_L_A – 21_L_B – 24.

In der Baupraxis hat es sich gezeigt, dass es zum **plangenaugen Arbeiten**, z.B. auf der Grundlage einer mit dem Höhenexplorer entwickelten Rohanlage, folgendes Vorgehen zweckmäßig ist:

- zunächst ein **Justiergleis** von 90 m Länge über dem Fluss lage- und höhenrichtig mit Laufrichtung **Süden** positionieren,
- am nördlichen Ende
 - o in Laufrichtung **Norden** vier gerade Gleise beliebigen Gleisstils von 90,00 m / 90,00 m / 43,68 m / 20,00 m anschließen,
 - o die drei erstgenannten Gleise entfernen,
 - o an das verbliebene Gleis **Eglisau_20_AF1** mit Laufrichtung **Süden** ansetzen,
 - o gemäß obiger Reihenfolge bis **Eglisau_14_AF1** weiterbauen,
 - o das **Justiergleis** entfernen,
 - o ab **Eglisau_15_AF1** gemäß oben genannter Reihenfolge zum südlichen Brückeneende weiterbauen.

(Dieses Vorgehen hört sich komplizierter an als es ist, und stellt zudem sicher, dass der Kabelkanal immer auf der richtigen Seite ist.)

Die z.T. sehr kurzen Gleisabschnitte auf den Modellen bewirken unrealistisch kurze Oberleitungsabschnitte. Als Abhilfe kann man die Brücke mit dem unsichtbaren Gleisstil / nicht elektrifiziert bauen und dann die „richtigen“ Gleise elektrifiziert und in passender Länge ergänzen.

Wem diese Kniffelei nicht liegt, kann – nachdem er sicher ist, dass die Modelle an der richtigen Stelle stehen – wie folgt vorgehen:

- Oberleitungsmasten mit der Splinefunktion einsetzen;
- „überzählige“ Masten entfernen (z.B. die Masten
 - o an der Gleistrennstelle auf den breiten Pfeilern,
 - o an den Segmentenden der Fachwerkteile und
 - o im in der Kurve liegenden Abschnitt alle 28 m stehen lassen);
- Anlage speichern, mit **Albert** öffnen, Gleisobjekte im Bereich der Steingewölbe und bei den Strompfeilern lösen, Anlage unter neuem Namen speichern;
- neue Anlage öffnen und Gleise passend zu den Oberleitungsmasten neu verlegen.

Ich bedanke mich bei

- **Felix Schäpper** für umfangreiches, eigens gefertigtes Bildmaterial,
- **Andreas Misch** für die Möglichkeit, Textur und Gleisdefinitionsdatei aus dem Paket AM1418_TREND benutzen zu dürfen.

Viel Freude mit den Modellen

Achim Fricke
AF 1



Modell im Vorbildeinsatz