

## Inhalt

Husumer Klappbrücke über den Außenhafen .....	2
Grundelemente Modellbrückenbau .....	5
Übersicht der Brückenteile.....	6
Modellbau der Flutbrücke .....	7
Klappbrücke .....	8
Kellerbrücke .....	9
Zapfenbrücke.....	9
Schienenschwellen .....	10
Stellwerk Br.....	11
Module .....	13
Literatur / Bildnachweis / Impressum.....	15

## Husumer Klappbrücke über den Außenhafen

Die zweigleisige Hauptstrecke von Husum nach Niebüll quert den Husumer Hafen und teilt ihn in den Bereich Binnenhafen und Außenhafen.



alte Drehbrücke von 1887 34m (Foto Husum Archiv)

Die alte eingleisige 34m lange Drehbrücke aus dem Jahre 1887 wurde 1910, beim zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke von Husum nach Niebüll, durch eine zweigleisige Klappbrücke in Stahlbauweise ersetzt.

Die Älteren unter uns werden sich an die Zeiten der "Alten Brücke" zurückbesinnen, wo am nördlich gelegenen Bahnübergang noch lange Schlangen von LKW's standen, die die Waren aus dem Husumer Hafen im Land verteilten oder Waren aus dem Umland zur Reede brachten

1963 wurde der zum Binnenhafen gelegene Brückenteil abgebaut (altes Süd/Nord Gleis) und die Bahnstrecke ist seitdem nur noch eingleisig im Bereich von **Hbf HUSUM** nach **Bf HUSUM Nord** befahrbar.



Husumer Klappbrücke Blick vom Außenhafen mit Bahnübergang um 1970

Die Brückenaktivitäten wurden, bis zum Neubau der Hydraulischen Brücke, vom direkt an der Brücke stehendem **Stellwerk Br** gesteuert.

1979 wurde auch der verbliebene Brückenteil auf der Hafenseite rückgebaut und durch eine neue Hydraulikbrücke ersetzt.



Linke ist im Hintergrund der Krabbenkutter das funktionslose Stellwerk [Br] zu sehen um

Auch noch etwa 3 Jahre



Stellwerk [Br] um 1970

(das Binnenhafengleis ist bereits abgebaut)

nach dem Abbau der stählernen Klappbrücke stand das noch funktionsfähige Stellwerk an Ort und Stelle - jedoch ohne Aufgabe.

Für die Fußgänger und Radfahrer gab und gibt es zwischen dem Stellwerk und dem Bahnübergang einen Hafentunnel unter den drei Gleisen, der ehemals zweigleisigen

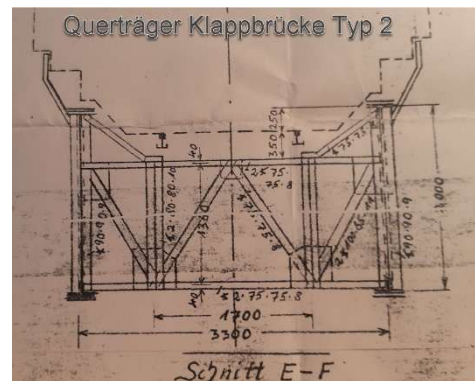


Hafentunnel mit Blick zum Außenhafen um 1965  
(Foto WestküsteNet)

Hauptstrecke sowie einem Gleis zum Binnenhafen das jedoch auch schon seit 1968 ohne Betrieb ist.

Als echter Husumer hatte ich den Wunsch diese Brücke als Funktionsmodell nachzubauen.

Durch Originalunterlagen, die mir von der DB HH zur Verfügung gestellt wurden, hatte ich 1996 erstmals die Möglichkeit meinen Wunsch vom Nachbau der Brücke in der Spur H0 zu realisieren. Nun habe ich dieses Bauwerk auch in **Modulbauweise für die Spurweite 0** in Angriff genommen



Ausschnitt aus den Unterlagen der DB

Anders als bei der H0 Version mit der zweispurigen Brücke (ca. 1960) [**siehe auch**

**Modellbahn Klappbrücke**] habe ich nun den

Zustand wie ca. 1974 nachgebaut – der Brückenteil Hafenseitig ist noch vorhanden aber wurde schon lange nicht mehr richtig gewartet.



Hafenkante vom Außenhafen mit Blick auf das Stellwerk und Brücke um 1965 (Foto WestküsteNet)

Als Zuschauer wird man die Brücke, das Stellwerk und den Bahnübergang von der Seeseite des Außenhafens betrachten. Vorne links der Bahnübergang, mittig das Brückenstellwerk und rechts die Brücke.



1917 – alle stolzen Bahner stehen vor Ihrer neuen Klappbrücke – bei der damals größten Klappbrücke in Deutschland

*Postkarte der Klappbrücke um 1917*

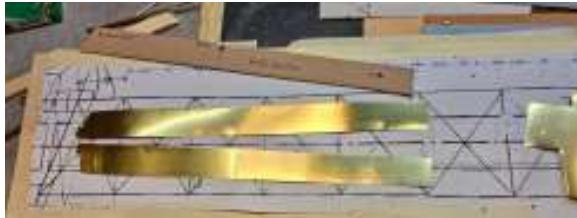
und viele Jahre später auch ein wenig Stolz -- Lokleer-Sonderfahrt einer V160 ( ggf. V216 008-3) auf der noch verbliebenen Klappbrücke



**Lolly** auf der Brücke in Richtung Norden (könnte V216 008-3 sein)  
Foto R.Gumbert Drehscheibe Online

## Grundelemente Modellbrückenbau

Die gesamten Brückenteile sind aus 0,1mm, 0,2mm, 0,3mm und



*Messingteile für die Seitenteile der Flutbrücke*

teilweise 0,05mm  
Messingblech  
entstanden. Alle  
erforderlichen  
Kleinteile, wie die  
Seitenteile, T-Träger,  
L-Träger und

Nietenstreifen, habe ich mit selbst erstelltem speziellem  
Werkzeug hergestellt. In einige spezielle Teile habe ich die  
Nieten eingestanz – und alles im Maßstab 1:45 (1:43).



*Winkelwerkzeug*

Mit entsprechenden Holzschablonen sind die einzelnen Teile dann Stück für Stück  
zusammengelötet worden. Es entstanden so  
die unterschiedlichen Querträger für die  
Flutbrücke, die Klappbrücke und die  
Kellerbrücke.



*Verlötete Seitenteile und Querträger der Flutbrücke*



*Flutbrücke mit Trägern für den Fußweg*

Ebenfalls sind so auch die zwei  
Zapfenbrückenteile so entstanden.

Die Geländerstützen und die Stützen für die  
Austritte sowie Treppenteil der Klappbrücke  
sowie der Fußweg der Flutbrücke sind aus 1,5\*2 mm Vierkantmessing entstanden.  
Zuerst sind auch hier, entsprechend der Knickstellen, die abgelenkten Messing-  
Vierkante ein wenig eingefeilt, dann gebogen und verlötet worden. Mit einem 0,8mm  
Bohrer sind die Löcher für das Geländer entstanden.

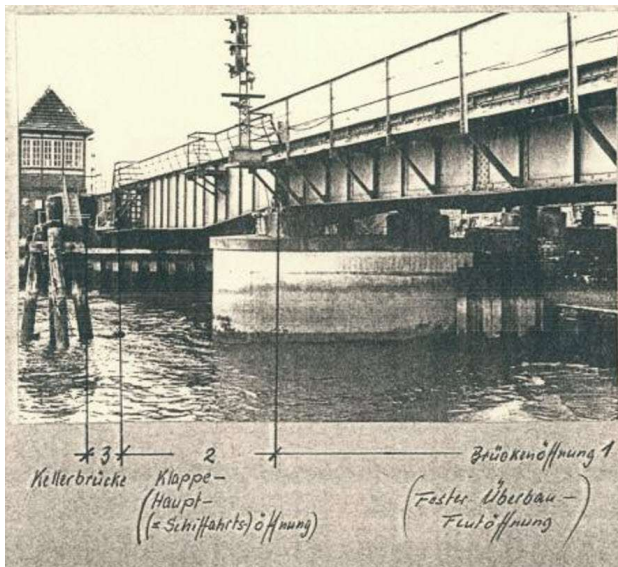
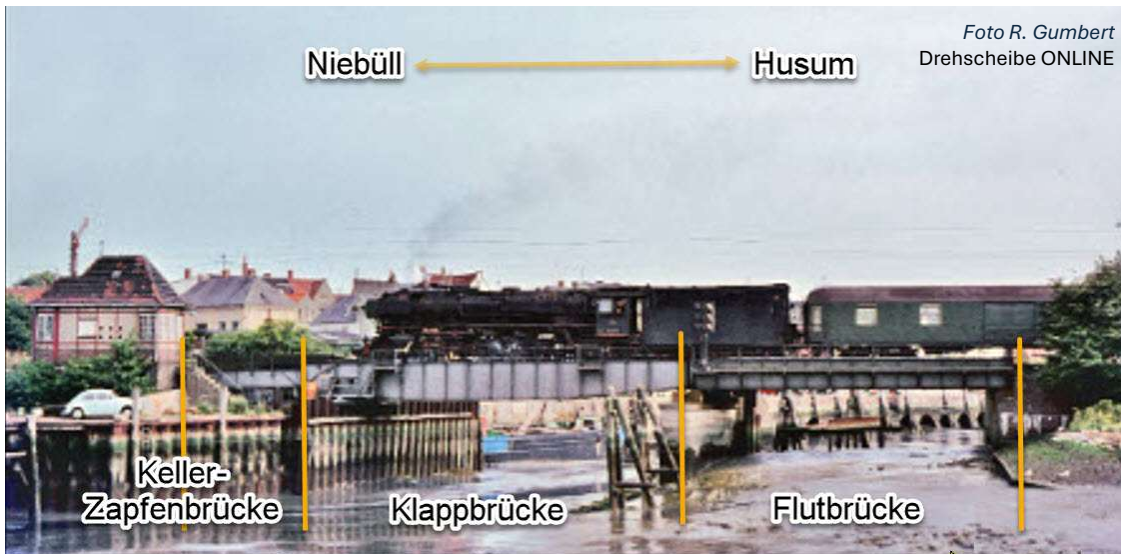
Die Träger für die Schwellen sind aus U-Profilen (3\*5mm) entstanden und auf die  
Querträger gelötet worden.

Vor der elektrischen Inbetriebnahme erfolgte die Lackierung mit Airbrush und der  
entsprechend dem Zustand nötige Alterung.

Bald erfolgt der Einbau in die Module. Es werden 4 Module, ein Brückenmodul von  
120\*45\*20 cm sowie links und rechts Übergangmodule. Linke mit dem Bahnübergang  
mit eine Größe von 80\*45\*20cm und rechts ein Übergangmodul von 40\*45\*20cm – so  
dass das gesamte Brückenmodul über eine von 240\*45\*20cm erstrecken wird.

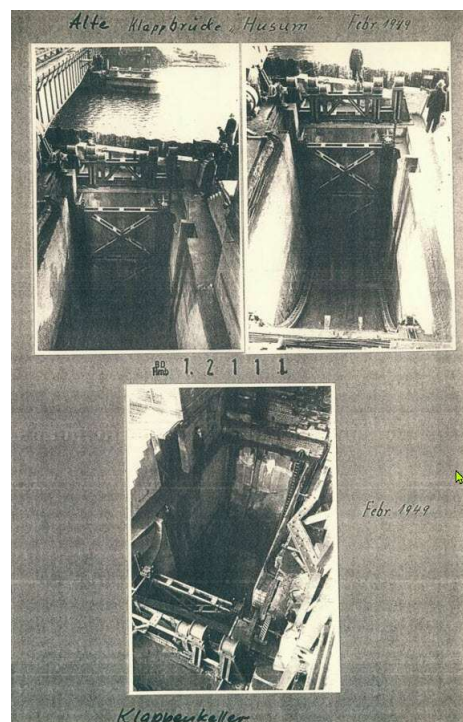
## Übersicht der Brückenteile

Die Husumer Klappbrücke bestand je Brückenseite aus drei/vier markanten Baugruppen. Am Kopfende der Klappbrücke befindet sich je ein fester Brückenteil der als Flutbrücke bezeichnet wird und den nicht beschiffbaren Teil vom Hafen überspannt. Mittig befindet sich der bewegliche Teil (Klappbrücke) die an den zwei Teilen der Zapfenbrücke mit den Drehlagern befestigt ist. Zwischen den beiden Zapfenbrückenteilen ist die Kellerbrücke die den Gleisübergang zur Klappbrücke ermöglicht und den Kellerschacht für das Brücken-Gegengewicht überspannt.



(Außenhafenseite) mit dem Stellwerk **Br**  
 Rechtes Bild zeigt den Kellerschacht bei  
 ausgebauter außenhafenseitiger Klappbrücke  
 (Februar 1949)

Linkes Bilder der Deutschen Bahn  
 (1966) zeigt die Husumer Klappbrücke



## Modellbau der Flutbrücke

Zuerst wurden die für die Flutbrücke erforderlichen Querträger aus 0,3mm Messingbleche zugeschnittenen und gebogenen. Es wurden die Nieten der Verbindungen eingestanz.

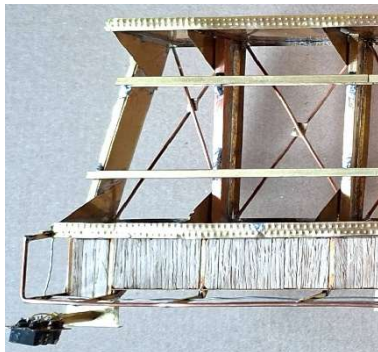


*Teil vom Querträger*

Danach sind die neuen Querträger mit den 0,3mm Seitenteilen verlötet worden. Auf die Ober- und Unterseite der Seitenteile sind die genieteten 0,2mm T-Träger aufgelötet worden.



*T-Träger, L-Träger und Gehwegträger der Flutbrücke*



*fast fertige Flutbrücke*

Auf der jeweiligen Höhe der Querträger sind genietete 0,2mm L-Träger angelötet die die Nietverbindung im Original widerspiegeln. Die Querträger sind unten mit Runddraht von 1,5mmØ überkreuz verbunden und mittig mit einem Verbindungsnielblech verlötet. Auf die Querträger sind, in Gleisrichtung, die Träger für die Schwellen aus U-Profilen (3\*5mm) entstanden und aufgelötet worden.

Die vorbereiteten Gehwegstützen aus 2\*1,5mm Vierkantmessingstäben werden auf der Seitenwand angelötet. Der Gehweg wird aus 2,5\*0,5mm Eichholzleisten erstellt. Dazu werden die Eichenbohlen in den vorgefertigten Winkelrahmen eingeklebt.

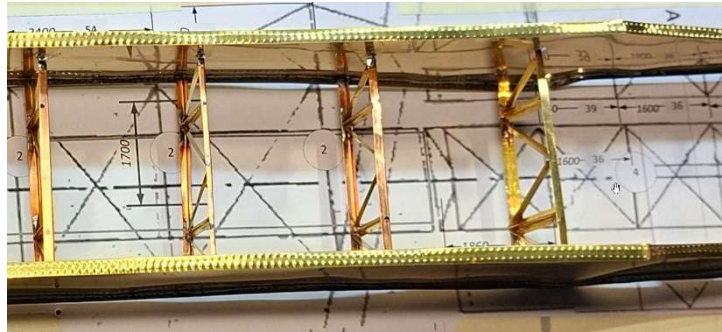


Wie beim Original sind die Schwellen nicht gleich lang, auf der Position der jeweiligen Querträger sind sie so breit das sie an die Brückenwände anstoßen.

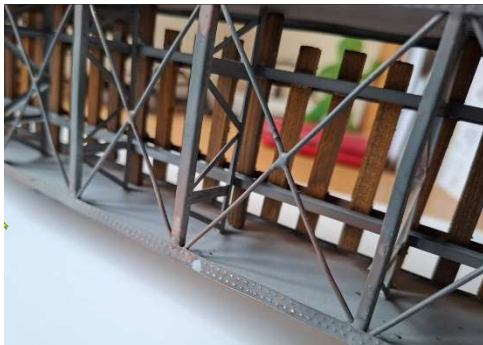
*Gehweg mit Eichenholzdielen, Schwellen und Gleise*

## Klappbrücke

Hier wurden die Querträger aus 0,2mm dickem Messingblech hergestellt, die zu 2,5\*2,5mm L-Trägern gewinkelt wurden, mit Niet-Imitationen versehen und auf Gärung zugeschnittenen. Danach sind die neuen Querträger (je nach Position in unterschiedlichen Größen) mit den 0,3mm Seitenteilen verlötet worden. Auf die Ober- und Unterseite der Seitenteile sind die genieteten 0,2mm T-Träger aufgelötet worden. Auf der jeweiligen Höhe der Querträger sind genietete 0,2mm L-Träger angelötet die die Nietverbindung im Original widerspiegeln. Die Querträger sind unten mit Runddraht von 1,5mmØ über kreuz verbunden und verlötet. Auch hier sind auf die Querträger, in Gleisrichtung, die Träger für die Schwellen aus U-Profilen (3\*5mm) entstanden und aufgelötet worden.



*T-Träger und L-Träger auf den Seitenwänden auf Höhe der Querträger*



*Klappbrücke von unten mit Querträger, Querträgerverbindungen und Schwellen*

Die vorbereiteten Gehweg- und Geländerstützen aus 2\*1,5mm

Vierkantmessingstäben

werden auf der Seitenwand angelötet. Auf den jeweiligen Gehwegaustritten wurde ein feines Messingmaschengitter zur Imitation vom Riffelblech eingearbeitet.

Auch hier sind wie beim Original die Schwellen nicht gleich lang, einige sind, auf der Position der Querträger, so breit das sie an die Brückenwände anstoßen. Das habe ich im Modell nachempfunden.



*Riffelblech, Treppe und Geländer*

## Kellerbrücke

Auch hier sind die Querträger aus 0,2mm dickem Messingblech hergestellt, die zu 2,5\*2,5mm L-Trägern gewinkelt wurden. Diese sind über kreuz mit einem Runddraht von 1,5mmØ verbunden. Die so entstandenen Querträger sind danach mit den Seitenteilen verlötet worden.

Da die Kellerbrücke genau der

Gleisbreite von 1,45m ( $1:43 = 32,2\text{mm}$ ) entspricht sind auf die

Seitenteile die Träger für die Schwellen aus U-Profilen (3\*5mm) direkt aufgelötet worden.



*Kellerbrücke von unten*



Wie beim Original sind die Schwellen so breit das sie an dem Brückenwände der Zapfenbrücke anstoßen. Das habe ich im Modell nachempfunden.

*Kellerbrücke mit Schwellen die direkt an die Seitenwände der Zapfenbrücke stoßen*

## Zapfenbrücke

Hier gibt es keine richtigen Querträger, sondern nur Querverbindungen. Diese sind aus 0,2mm auf Gärung zugeschnittenen Messingbleche mit Nietmuster hergestellt worden. Auf jede der vier Seitenteile sind genietete Träger aufgelötet worden. Danach sind diese Querverbindungen mit den Seitenteilen verlötet worden.

Um die Klappbrücke richtig zu positionieren und einen ruhigen Lauf beim Heben und Senken der Brücke sicher zu stellen sind in jedem Schlengel der vier Zapfenelemente kleine Lager eingelötet.

## Schienenschwellen

Die erforderlichen Holzschwellen sind aus gesägten Kiefernholzleisten in den Massen 4,8 \* 5,2mm gesägt. Mit einem Kantholz und 80er Schmirgelpapier sind an den seitlichen End- und Schnittkanten leichte Dellen angeschliffen worden. Danach wurden die erstellten Schwellen mit Eichenholzbeize eingefärbt worden.

Die Schienenschuhe stammen von der Fa. Peco [Spur 0 Code 143] aus England und sind mit winzigen Holzschrauben (1mm) an die Schwellen verschraubt. Die Schienen sind von der Fa. LENZ.



*Schwelle, Schienenschuh und Gleisstrang*

Wie beim Original sind die Schwellen nicht überall gleich lang, einige sind so breit das sie an die Brückenwände anstoßen.

*fast wie im Original*

## Stellwerk Br

Das Stellwerk ist Anhand von originalen Unterlagen nachgebaut worden. Dabei ist die Grundstruktur aus 2mm Sperrholz entstanden.



*Rohbau aus 2mm Sperrholz*

Danach sind die Außenwände mit Strukturplatten (Putz, Klinkersteine) versehen worden. Die Fenster sind aus gelasertem Holz entstanden und das Fachwerk ist aus 2\*0,4mm Eichenholz-Furnierstreifen hergestellt.



*fertige Struktur mit Putz, Klinkermauer und Fachwerk, sowie Fenster und Regenrinne*

Die gesamte Inneneinrichtung ist dem Original nachempfunden, selbst gezeichnet oder aus Fotos erstellt. Danach wurden die Bastelbögen auf 150g Karton bedruckt und dann ausgeschnitten und zusammengebaut



*Inneneinrichtung vom Stellwerk [ Br ]*

- Spint,
  - Aktenregal,
  - Schreibtisch,
  - Stellhebel,
  - Melderegister
- und wie im Original sogar das alte GRUNDIG Radio auf dem Spint sowie der alte Kanonen-Ofen.



*...mit Kanonen-Ofen*

Das Dachunterkonstruktion entstand ebenso aus Sperrholz und wurde dann mit Pfannenstrukturplatten erweitert. Farblich gealtert und mit Spuren vom Moos und Ruß sowie gewechselten Pfannen runden das Bild ab. Ebenso der Schornstein weist die typischen Alterungsspuren aus --- aber die Besonderheit ist das der Schornstein rauchen kann – wenn es innen zu kalt wird.

Es ist abnehmbar um ins Innere sehen zu können.



Regenrinne, Fallrohr

Die Regenrinne sowie die Fallrohre sind aus Rundkunststoffrohren entstanden. Die Kunststoffrohr für die Regenrinne wurden halbiert. Die Halterungen der Fallrohre sowie die der Regenrinne sind aus 0,75mmØ Kupferdraht entstanden.



Außenhafenansicht vom Dach

Die Außenbeleuchtung, die Schreibtischleuchte und die Arbeitsplatzlampen über den Stellhebeln sind einzeln schaltbar – fast wie im Original.

### Blick aus Richtung



Gleise



Brücke



Außen-Hafen



Bahnübergang

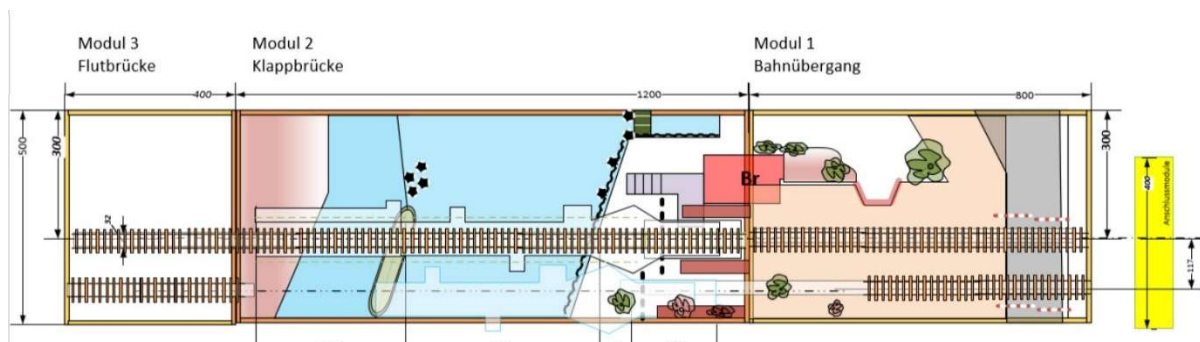
## Module

Es sind drei Module für den richtigen Betrieb der Klappbrücke erstellt worden. Natürlich ist der genaue Maßstäbliche Wiedergabe ist leider nicht möglich – die Brücke, das Stellwerk und der Hafentunnel sowie der Bahnübergang sind im richtigen Maßstab gebaut worden – die räumliche Positionierung der Einzelgruppen ist etwas gestaucht – was aber der Gesamtausdruck nicht so sehr beeinflusst.

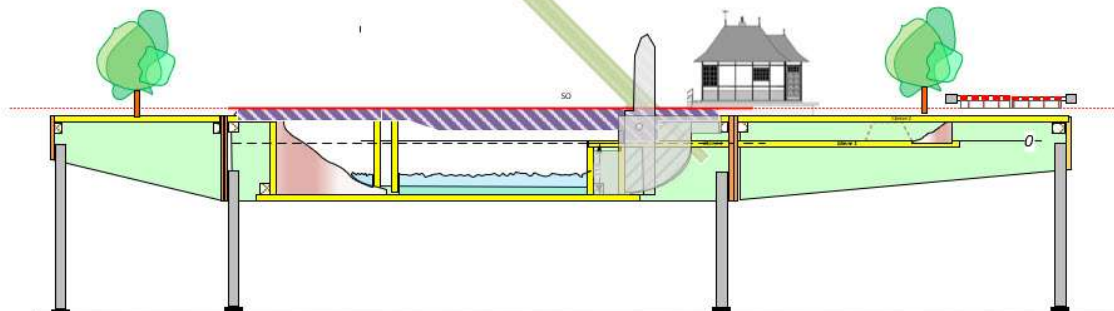
**Modul 1** bildet den nördlich gelegenen Bahnübergang sowie den Hafentunnel wieder. Es ist das Stellwerk Br hier zur Hälfte positioniert. Die Modulgröße ist 80\*50 cm. Die Übergabe zu den benachbarten Modulen ist 10cm hoch und hat die Aufnahmebohrungen der Spur0 Module der Modellbahnfreunde KöllnReisig.

**Modul 2** bildet den Bereich der Kellerbrücke, der Klappbrücke sowie der Flutbrücke wieder. Ebenfalls ist das Stellwerk Br hier zur Hälfte positioniert. Die Modulgröße ist 120\*50 cm. Die Übergabe zu den benachbarten Modulen 1 und 3 ist 20cm hoch und hat spezielle Aufnahmebohrungen.

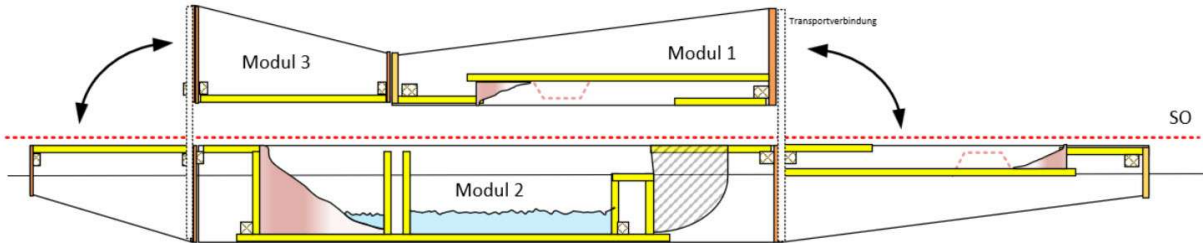
**Modul 3** bildet den Übergang zu weiteren Modulen. Es wird der südliche Hafenteil vom Außenhafen mit dargestellt. Die Modulgröße ist nur 40\*50 cm.



Aufgebaut sind die 3 Module 240cm lang und 50cm tief. Die Höhe ist durch 8 Stellfüße zwischen 95cm und 105 einstellbar.



Für den Transport werden die beiden Module 1 und 3 an den kleinen Kopfenden verschraubt. Zur Sicherung der beweglichen Teile (Flutbrücke, Klappbrücke, Schranke) werden spezielle Transportsicherungen angeschraubt, Dieses Packet wird denn mit den Transportbretter über Kopf an das Modul 2 angeschraubt. Somit entsteht ein „Versandpaket“ von 1200\*50\*50cm das noch recht gut gehändelt werden kann.



## Literatur / Bildnachweis / Impressum

Literatur und Bildnachweis (Linkstand 06-2026)

-- Husum Archiv :

[www.husumer-stadtgeschichte.de/files/BahnanschlussHusum.pdf](http://www.husumer-stadtgeschichte.de/files/BahnanschlussHusum.pdf)

[www.husumer-stadtgeschichte.de/files/Eisenbahnbau.pdf](http://www.husumer-stadtgeschichte.de/files/Eisenbahnbau.pdf)

-- WestküsteNet Hafenspaziergang 1965:

<https://www.westkuestenet.de/husum2.php>

--Drehscheibe ONLINE R.Gumbert :

[www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,9614070](http://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,9614070)

-- Stellwerk Br :

<https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=4423>

Impressum

--Ronald Brink haron1953@freenet.de