



Eisenbahn Drehbrücke Taterpfahl über den Kaiser-Wilhelm Kanal

Beim Bau des Nord- Ostsee Kanal (Kaiser Wilhelm Kanal) in den Jahren von 1887 bis 1895 wurden bestehende Verkehrswege durchschnitten, deren Verbindungen mittels Fähren und Brücken – letztere vorzugsweise für die Eisenbahn – wieder hergestellt werden mußte. Neben zwei Hochbrücken (Levensau und Grünthal) wurden fünf Drehbrücken errichtet, nämlich bei Kiel, Rendsburg und bei Taterpfahl. Bei Rendsburg wurden eine Straßen-Drehbrücke sowie zwei (!) eingleisige Drehbrücken für die Eisenbahn gebaut, nämlich jeweils für jede Verkehrsrichtung. Die Brücke bei Kiel war eine zweiarmige Pontondrehbrücke. Keine dieser Brücken existiert heute mehr, als letzte wurde die Straßen Drehbrücke Rendsburg 1964 beseitigt.

Bei Taterpfahl verlief die am 01.11.1878 eröffnete ursprüngliche Strecke der Marschbahn zwischen Wilster und Heide (Strecke von Altona nach Riepen / Ribe in Nord-Schleswig); die Stichstrecke von Flethsee (St. Margarethen Bahnhof) nach Brunsbüttel war erst am 01.05.1893 eröffnet worden.

Der bei Taterpfahl anstehende wenig tragfähige Untergrund machte den Bau einer Hochbrücke unmöglich und es wurde in den Jahren 1893 bis 1895 eine Drehbrücke gebaut. Sie wurde als einarmige Fachwerkkonstruktion mit asymmetrischem Drehpunkt ausgeführt. Die 60,5 m lange Stahl-Konstruktion der Drehbrücke ermöglichte im Kanal eine Durchfahrtsbreite von ca. 54 m. Auf der Südseite des Kanals wurden Maschinenhaus, Stellwerk und das Wohnhaus für den Brückenwärter errichtet.

Bereits im Jahre 1920 wurde die Drehbrücke wieder demontiert, da der Kanal ab dem Jahre 1908 verbreitert wurde; zuvor (von 1913 bis 1920) war die Hochbrücke bei Hochdonn errichtet worden. Die Marschbahn erhielt zwischen Wilster und St. Michaelisdonn einen neuen Verlauf, wodurch auch der Ort Burg in Dithmarschen einen Bahnanschluß erhielt. Noch heute allerdings ist bei Kudensee in der Landschaft der Verlauf, sowohl der ursprünglichen als auch der geänderten Trassenführung deutlich auf Luftbildern erkennbar.

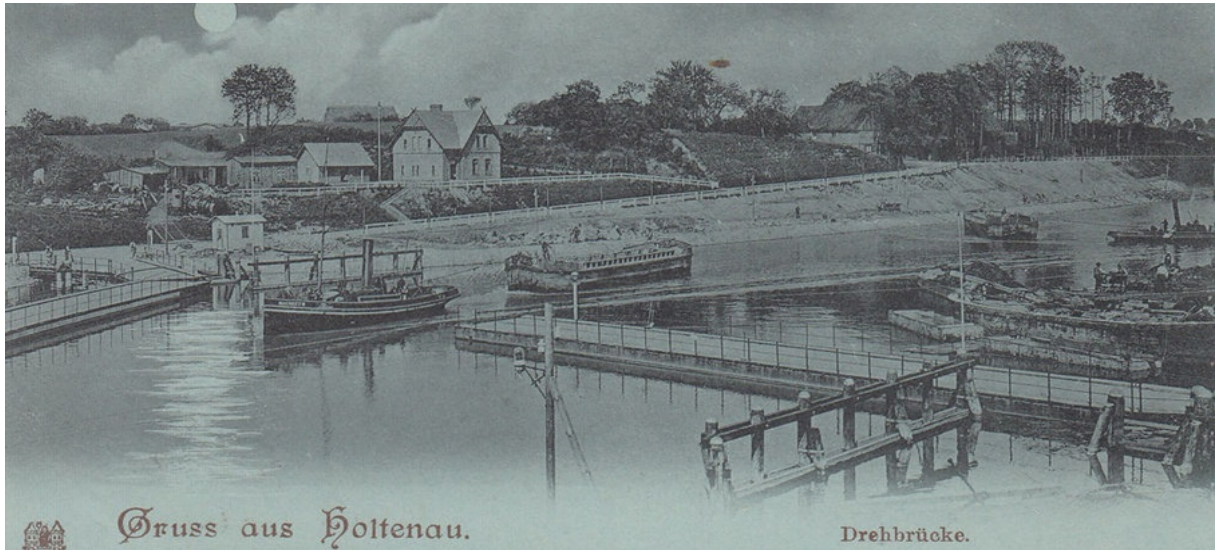
Mit der Inbetriebnahme der Hochbrücke Hochdonn am 30.06.1920 verlor die Drehbrücke bei Taterpfahl ihre Funktion. Die Brückenkonstruktion allerdings wurde wieder verwendet; sie ist Bestandteil der Klappbrücke bei Lindaunis, wo die Eisenbahnstrecke Flensburg-Kiel die Schlei quert.

Die Marschenbahn erhielt zwischen Wilster und St. Michaelisdonn eine neue Linienführung; die Strecke von Wilster bis Flethsee mit der Zweigstrecke nach Brunsbüttelkoog war nur noch eine Stichbahn.

An der Strecke zwischen Wilster und Brunsbüttel gab es folgende Haltepunkte:
km 0,0 Wilster; km 1,1 Rumfleth; km 4,1 Schotten; km 5,3 Nortorf;
km 7,3 Landscheide; km 8,8 St. Margarethen; km 10,9 Kudensee;
km 13,8 Ostermoor; km 14,2 Brunsbüttel Ost; km 15,6 Brunsbüttel.

Der Personenverkehr auf der Strecke wurde zum 27.05.1988 eingestellt.

Die verschiedenen Drehbrücken werden im folgenden im Bild vorgestellt.



Pontondrehbrücke Holtenau – beseitigt 1907 (nach Bau der Hochbrücke Holtenau)



Eisenbahndrehbrücke Rendsburg – 1913 beseitigt (nach Bau der Hochbrücke Rendsburg)



Strassendrehbrücke Rendsburg – 1964 beseitigt (nach Bau des Strassentunnels)