

5	Editorial
6	Vom Kanal zur Brücke
6	Ein Kanal zur Stärkung „vaterländischer Seemacht“
10	Kanalverbreiterung verlangt neue Brücken
14	Das größte Stahlbauwerk des Kaiserreichs
17	Friedrich Voß – ein begnadeter Brückenbauer
20	Die statischen Berechnungen von 1910
24	Von der Kaiserlichen Kanalkommission zum Wasser- und Schifffahrtsamt
26	Die Rendsburger Hochbrücke
26	Drehbrücken – eine „Quelle von Übelständen“
27	Ein aufwändiges Unternehmen
32	Massiver Widerstand gegen ein „Monstrum“
38	Bahn- und Kanalverwaltung kompromissbereit
40	Streit um Bahntarife
41	Der neue „Hochbahnhof“
43	Stadt der „Eisenbauten“
48	Über Rampen und Viadukte auf die Kanalbrücke
54	Die Brückenmontage: Rendsburg bekommt sein Wahrzeichen
60	Oktober 1913: Der erste Zug rollt planmäßig
63	Glanz und Elend der Anstrengungen
66	„Im Einvernehmen mit der Fortifikation“
70	Die Schwebefähre – ein Unikum
78	Auf dem Weg zum UNESCO-Welterbe
78	Der Zahn der Zeit nagt
81	Schutz gegen Havarien
83	170 Millionen für eine stärkere Brücke
86	Illuminierter Denkmalschutz
91	Mit internationalem Verband zum UNESCO-Welterbe
96	Anhang
96	Technische Daten, Planung/Ausführung
97	Archive, Literatur, Bildnachweis
100	Die Schriftenreihe
106	Der Förderverein