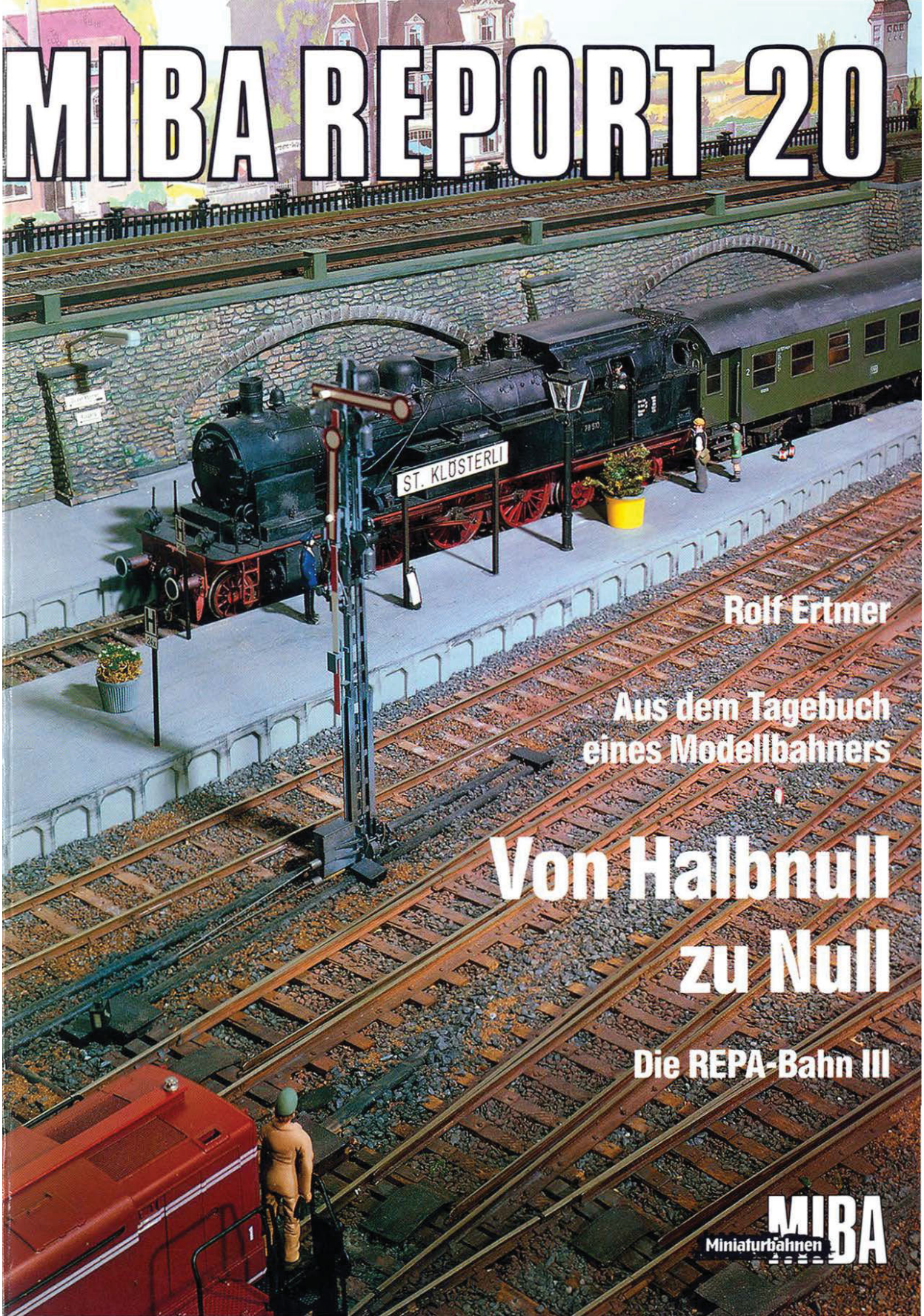
MIBA REPORT 20



Rolf Ertmer

Aus dem Tagebuch eines Modellbahners

Von Halbnull zu Null

Die REPA-Bahn III

MIBA Miniaturbahnen

Vorwort

Mit der vorliegenden Broschüre erleben Sie, verehrter Leser, die Metamorphose eines der bekanntesten Modellbahner von der Spur H0 zur Spur 0 mit.

Denn der Autor, Rolf Ertmer, schildert Ihnen seine Entwicklung zum Spur 0-Freund, gibt Ihnen Einblick in seine innersten Modellbahner-Wünsche und -Sehnsüchte, die letztlich für ihn bestimmend waren, der weltbekannten REPA-Bahn II Valet zu sagen und noch einmal „von vorne" anzufangen, um seine Vorstellungen einer Miniaturbahnanlage, diesmal Spur 0 in die Tat umzusetzen.

Nun ist diese Entwicklung allein für sich betrachtet schon interessant, zumal Rolf Ertmer viel praktische Tips und Hinweise für den Anlagenbau, speziell in der großen Spurweite gibt. Aber der besondere Nutzen seiner Entwicklungsgeschichte liegt für den Leser unzweifelhaft darin, daß er die Unterschiede zwischen Spur H0 bzw. dem Maßstab 1:87 und Spur 0 (1:45 / 1:43,5), immer wieder anspricht und so dem Miniaturbahnfreund aller Spurweiten wertvolle Grundgedanken zu vermitteln weiß; Grundgedanken, die aufzeigen, welche Vorteile gegenüber den großen Spurweiten die Anhänger der kleinen Spuren, insbesondere H0, haben und dementsprechend bewußt nutzen können.

Aber auch andere „Binsenweisheiten", die für alle Miniatur-Bahnen gelten, bringt der Autor eindrücklich in das Bewußtsein zurück:

Laß Dir Zeit – von der Planung bis zum Bau selbst. Es ist eine schöne Zeit, die Du mit der Planung und der allmählichen Realisierung Deiner Vorstellungen verbringst.

Die Vorfreude ist die schönste Freude.
Und setze Dich nicht selbst unter Erfolgszwang, insbesondere Zeitdruck, indem Du zu einem genauen Termin bestimmte Arbeiten erledigt haben willst.

Unterbrich vielmehr Deine Aktivitäten des öfteren und spiele, spiele... und erfreue Dich des Spielens! Verfolge die Lok-Leerfahrt zum Bw, obwohl hier nur einige Gleise verlegt sind, – rangiere mit dem Güterzug und schicke ihn zum Entladen an einen Zielbahnhof, der noch nicht gebaut ist. Die Fantasie, die bei diesem Spiel aufkommt – oder besser gesagt – wieder erlangt wird, ersetzt die fehlenden Gebäude, die noch nicht vorhandene Landschaft...

Eine Fantasie, die das spielende Kind so überreich hat und uns streßgeplagten Erwachsenen von Lebensjahr zu Lebensjahr mehr verloren geht. Denn diese Fantasie läßt dem Kind nicht nur das, was gar nicht vorhanden ist vor Augen erstehen, sondern sie allein bringt es in einen Zustand, Zeit und Raum, ja alle Nöte und jeden Kummer zu vergessen.

Sollte dies nicht der tiefere Sinn unseres Hobbys sein? Abschalten, sich freuen und neue Kräfte finden. Auch dies möchte Rolf Ertmer erreichen.

Liebe Modellbahnerinnen und Modellbahner!

Sie erinnern sich sicher an den MIBA REPORT Nr. 15. Damals, es war so um 1985 herum, habe ich diesen Report zum Ausklang meiner H0-Aera geschrieben. Die REPA-Bahn II in H0 war fertig.

Aber parallel dazu hatte ich schon seit 1975 eine Spur 0-Rangieranlage aufgebaut. Der Unterbau war ein 6 Meter langer Wohnzimmerschrank, auf welchem eine 35 cm breite Grundplatte lag. Im Wohnzimmer!! Sie werden jetzt zurecht bemerken, daß man da eine verständnisvolle Frau haben muß!

Allerdings muß man dann auch eine Anlage bauen, die einfach gut zum Ansehen ist und nicht den Wohnraum „verschandelt".

Nun, der Schrank wurde 10 cm von der Wand nach vorne weggezogen und kurz vor der Oberkante -an der Rückwand- eine Reihe Sofittenröhren angebracht. Dieses indirekte Licht ließ die Anlage mit ihren Fahrzeugen als Silhouette erscheinen und tauchte den ganzen Wohnraum in ein warmes gemütliches Licht. Das gefiel meiner Frau gut und somit war die Eisenbahn im Wohnzimmer akzeptiert.

Schon damals stand fest: In einigen Jahren, wenn wir mal neu gebaut haben, gibt es ein Eisenbahnzimmer für eine Spur 0-Bahn.

Von diesem neuen Haus entstanden schon Zeichnungen und Entwürfe, doch bis zum Umzug sollte es noch ein paar Jährchen dauern.

Zurück zur 0-Anlage auf dem Wohnzimmerschrank. Der Spur 0-Bazillus hatte mich bei einem Besuch der großen Spur 0-Anlage meines Freundes Marcel Darphin in der Schweiz befallen. Das schrieb ich zwar schon im MIBA REPORT Nr. 5, dem REPORT über die „REPA-Bahn-Praxis", jedoch hielten sich die Auswirkungen der „Krankheit" anfangs noch in Grenzen.

Ein SBB-Reisezugwagen in Spur 0 war mein erstes Fahrzeug, das ich mal über eine MIBA-Kleinanzeige gebraucht erstanden hatte. Wenige Tage

Bild 1. Meine Frau und ich sind bei der Landschaftsgestaltung und Plazierung von Gebäuden ein Team.

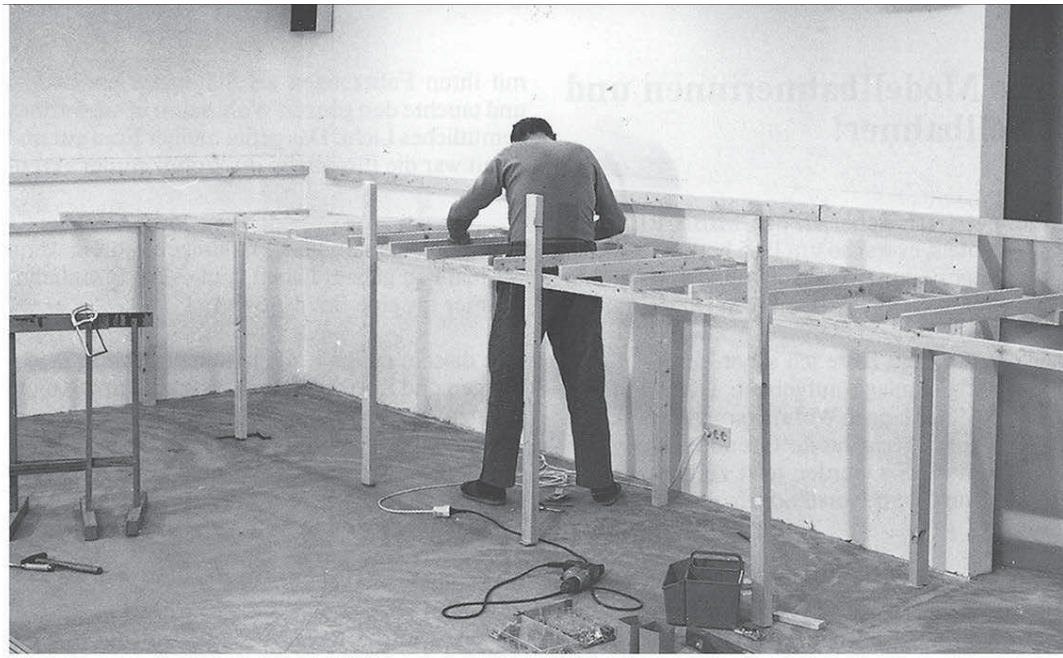


Bild 2. So sah die Anlage in den ersten Tagen nach dem Baubeginn aus: Mein Freund Erwin hat mir bei diesen Holzarbeiten viel geholfen. Hier wird gerade der Unterbau des Schattenbahnhofes gebaut, auch die Leiste für den Bahnhof Moritzburg ist an der Wand befestigt.

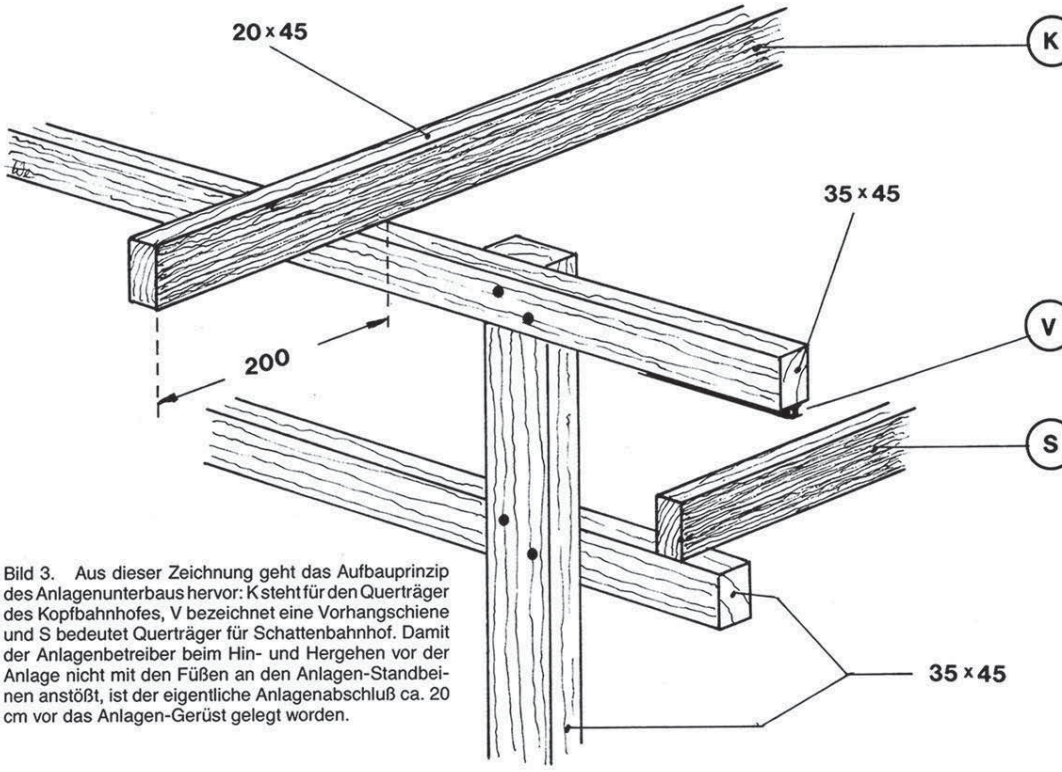
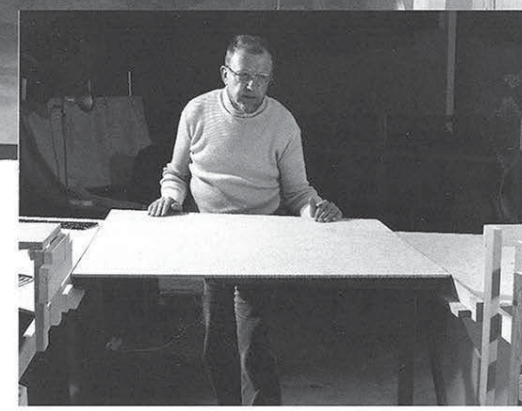


Bild 3. Aus dieser Zeichnung geht das Aufbauprinzip des Anlagenunterbaus hervor: K steht für den Querträger des Kopfbahnhofes, V bezeichnet eine Vorhangschiene und S bedeutet Querträger für Schattenbahnhof. Damit der Anlagenbetreiber beim Hin- und Hergehen vor der Anlage nicht mit den Füßen an den Anlagen-Standbeinen anstößt, ist der eigentliche Anlagenabschluß ca. 20 cm vor das Anlagen-Gerüst gelegt worden.

später stand er schon auf einem Gleisstück. Dieser Wagen hatte Federpuffer, originale Schraubenkupplungen, richtig abgefederte Achslager sowie Inneneinrichtung mit Gepäcknetzen usw. Alles das faszinierte mich. Aber was sollen Federpuffer, wenn sie nicht von einem zweiten Wagen eingedrückt werden? Was sollen Schraubenkupplungen, die nur herunterhängen? Also kam nach

einem Monat ein gedeckter Güterwagen hinzu. Jetzt mußte auch eine Lok her. Es gab damals von der Firma Gebauer eine Köf II zu kaufen. Damit hatte ich eine kleine Rangiereinheit auf dem Schrank stehen. Provisorisch führte ich zwei Drähte von einem ausgedienten TRIX-Regler zum Gleis und die Köf drückte erstmals gegen die Puffer, die etwas eingedrückt wurden. Jetzt mußte ich den Regler noch etwas öffnen, um die Rangiereinheit in Bewegung zu setzen. Mir wurde da zum ersten Mal bewußt, daß hier eine „richtige Eisenbahn" zu rollen begann.



Die schweren Metallwagen hatten ein Gewicht in der Relation zur Wirklichkeit. Es ist kaum zu beschreiben, was das für ein Erlebnis war. Ich rief meine Frau, sie sollte diese meine „neue Eisenbahn" bewundern und die tolle Atmosphäre miterleben.

Wie schon erwähnt, zugeschaut hatte ich ja schon mal bei der 0-Anlage in der Schweiz, doch selbst am Regler stand ich noch nie. Es verging in der Folge kaum ein Abend, an dem ich nicht wenig-

Bild 4 bis 6. In chronologischer Reihenfolge sieht man hier, wie ich den Durchgang zur Türe gestaltet habe: Ganz oben ist der Eingang zum Eisenbahn-Zimmer offen, in der Mitte wird eben die Schublade zum Schließen der Öffnung eingelegt und in Bild 6 schließlich schiebe ich die konische Schublade bis zum Anschlag ein.

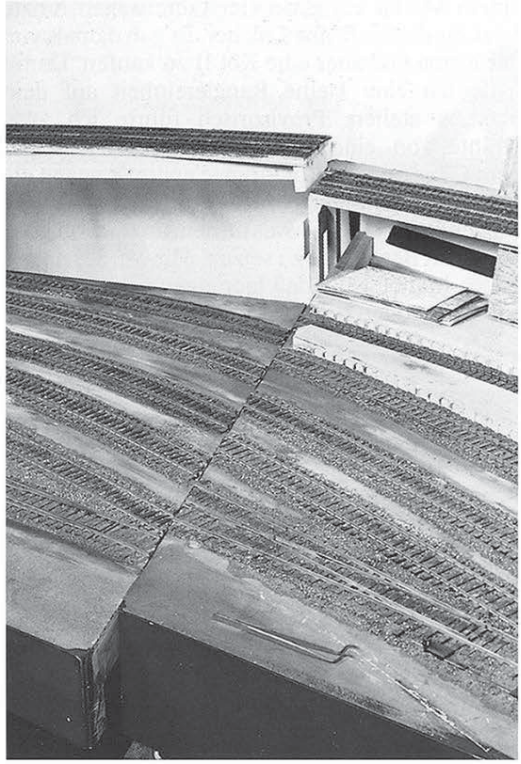


Bild 7. Auf der eben gezeigten Schublade und der dazugehörigen Brücke sind mittlerweile die Gleise fertig verlegt, das ganze Teil ist zwecks Demonstration nicht ganz geschlossen.

stens einmal kuppelte, ein wenig fuhr und das Spiel der Federpuffer beobachtete.

Auf der REPA-Bahn II, meiner H0-Anlage, deren Entstehen in den MIBA REPORT's 3, 4, 5, u. 15 beschrieben ist, hatte ich schon ein paar Wagen mit Federpuffer ausgerüstet. Auch ganz winzige Schraubenkupplungen gab es damals schon. Ich machte damit erste Versuche und fand eine Rangierstraße mit großen Radien heraus, auf der ich Puffer an Puffer ziehen und vor allem auch drükken konnte.

Es reizte mich eben, genauso wie bei der richtigen großen Bahn zu fahren. Aber was war das schon in H0. Sollten sich die Puffer mal eindrücken, mußte man schon gegen einen Zug oder Prellbock fahren. Jetzt bei den schwergewichtigen Spur 0-Wagen war das viel natürlicher. Ja, natürlicher - und das will ich mal näher erläutern:

Während des Anlagenbaues meiner REPA-Bahn II, die ja den Bahnhof Altenbeken als Vorbild hatte, bin ich oft von meinem damaligen Wohnsitz in Paderborn nach Altenbeken gefahren, um dort alles abzuschauen. Den authentischen Gleisplan hatte ich, aber die Details konnte ich nur am Original entdecken. Vor allem wollte ich den Betriebsablauf studieren.

Damals war der Nachbau des Bahnhofes Altenbeken in H0 den Bediensteten des Bahnhofes nicht unbekannt geblieben, war ich doch oft genug

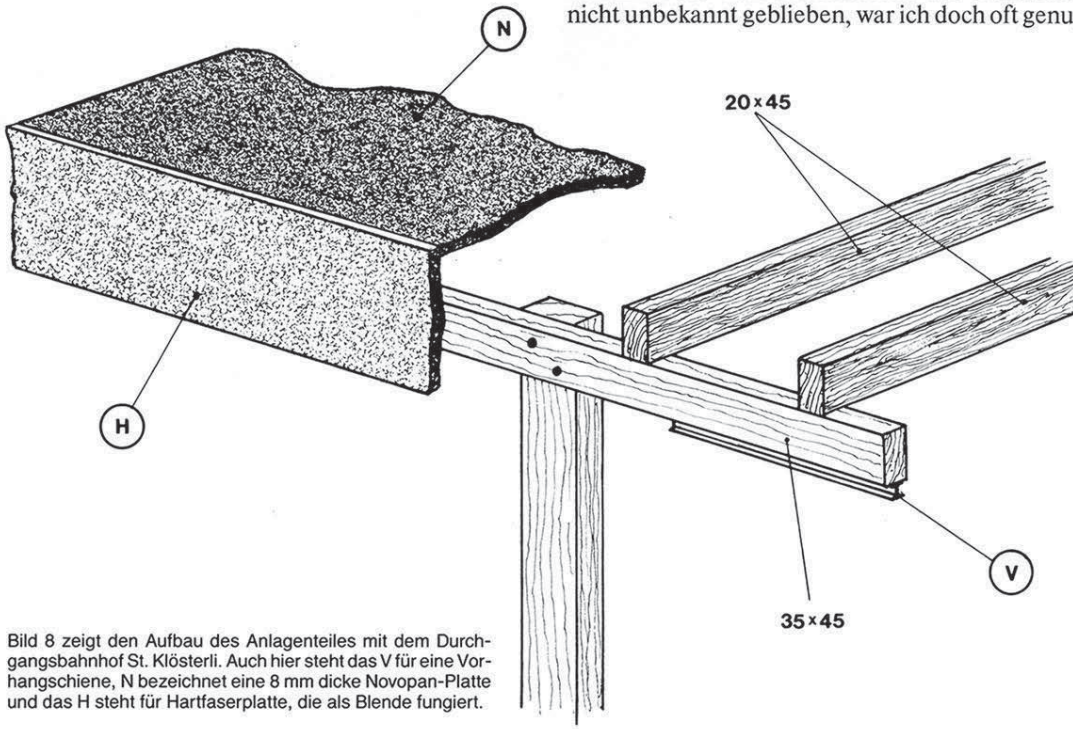


Bild 8 zeigt den Aufbau des Anlagenteiles mit dem Durchgangsbahnhof St. Klösterli. Auch hier steht das V für eine Vorhangschiene, N bezeichnet eine 8 mm dicke Novopan-Platte und das H steht für Hartfaserplatte, die als Blende fungiert.

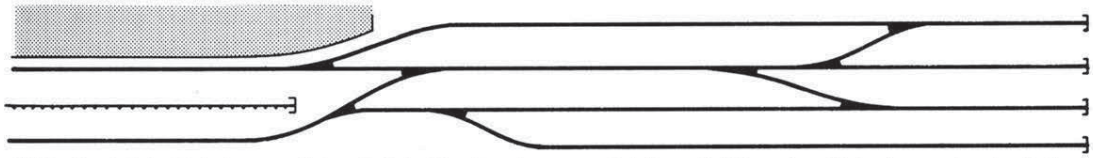


Bild 9. So sieht der Gleisplan aus, mit dem die kleine Rangieranlage ausgestattet war, die ich in meinem Wohnzimmerschrank aufgebaut hatte. Die vorhandenen 8 Weichen erlaubten einen regen Betrieb, außerdem war das ganze Schaustück etwa 6 m lang!

in jeder nur möglichen Freizeit dort. Mit der Zeit wurde ich so zum guten alten Bekannten, den man natürlich auch in das Stellwerk gehen ließ. Und der Blick von dort gab mir erst den richtigen Überblick auf den gesamten Betriebsablauf.
Auch auf Rangierloks, der Köf II und Köf III, bekam ich die Mitfahrerlaubnis und erlebte rangieren life. Sogar selbst am Regler - natürlich unter Aufsicht - erlebte ich Zuggewichte, Bremsgewichte und die zulässigen Geschwindigkeiten. Ob es nun eine Gruppe Güterwagen war, oder ein besetzter Reisezugwagen, der beigestellt wurde - immer war es die Atmosphäre der zu bewegenden Massen, die mich faszinierte. Mal waren es 50 oder 100 Tonnen oder noch mehr. Wenn dann die Köf am Zughaken riß, der Motor aufstöhnte und die Masse sich ganz langsam in Bewegung setzte, fühlte ich die Kraft, die nötig war, diese Tonnen zum Rollen zu bringen.

Auch ein ganz nahe vorbeifahrender Schnellzug mit 80 km/h oder mehr, möglichst in der Nähe eines Schienenstoßes – auch das ist für mich Eisenbahn-Atmosphäre.

Meine jungen Modell- und Eisenbahnfreunde haben sicher große Freude daran, einen ICE mit 250 Sachen vorbeifliegen zu sehen. Das ist für mich der Rausch der Geschwindigkeit der „Neuen Eisenbahn". Sicher auch eine Atmosphäre, aber eine andere, eine ganz andere. Eine Zukunftsmusik mit einem anderen Rhythmus und in einer neuen Tonlage.

Zurück zur Modellbahn auf dem Versuchsgelände „Wohnzimmerschrank". Inzwischen ist ein Jahr vergangen. Auf der immerhin 6 Meter langen Anlage waren vier Gleise nebeneinander verlegt, die wiederum von acht Weichen verbunden wer-

Bild 10. Auf diesem Rangierstück, das ich noch in Paderborn aufgebaut hatte, holte ich mir so richtig Appetit auf noch mehr „Null". Hier konnte ich so richtig nachvollziehen, welche Massen eine Lokomotive zu bewegen hat.

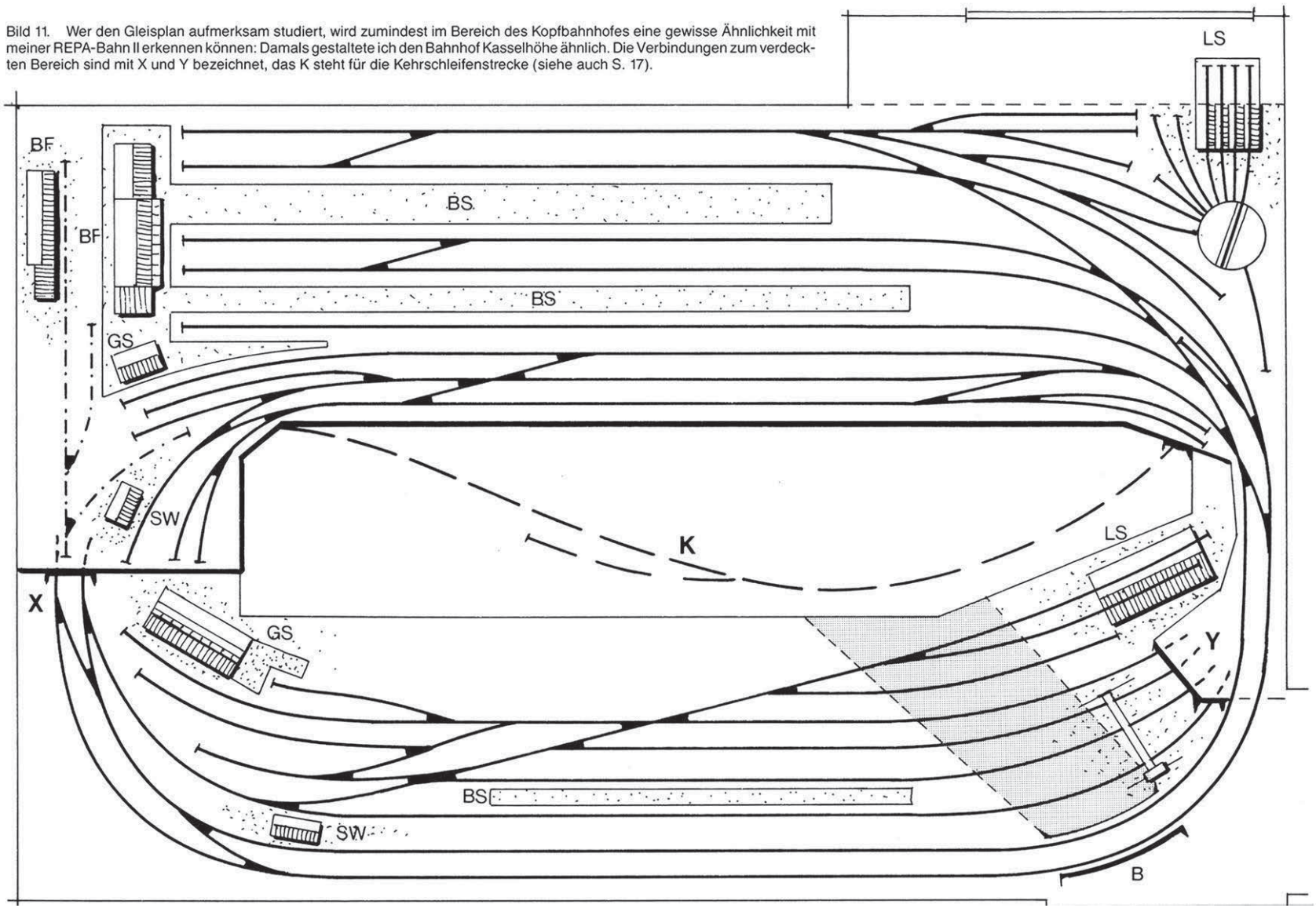



Bild 11. Wer den Gleisplan aufmerksam studiert, wird zumindest im Bereich des Kopfbahnhofes eine gewisse Ähnlichkeit mit meiner REPA-Bahn II erkennen können: Damals gestaltete ich den Bahnhof Kasselhöhe ähnlich. Die Verbindungen zum verdeckten Bereich sind mit X und Y bezeichnet, das K steht für die Kehrschleifenstrecke (siehe auch S. 17).