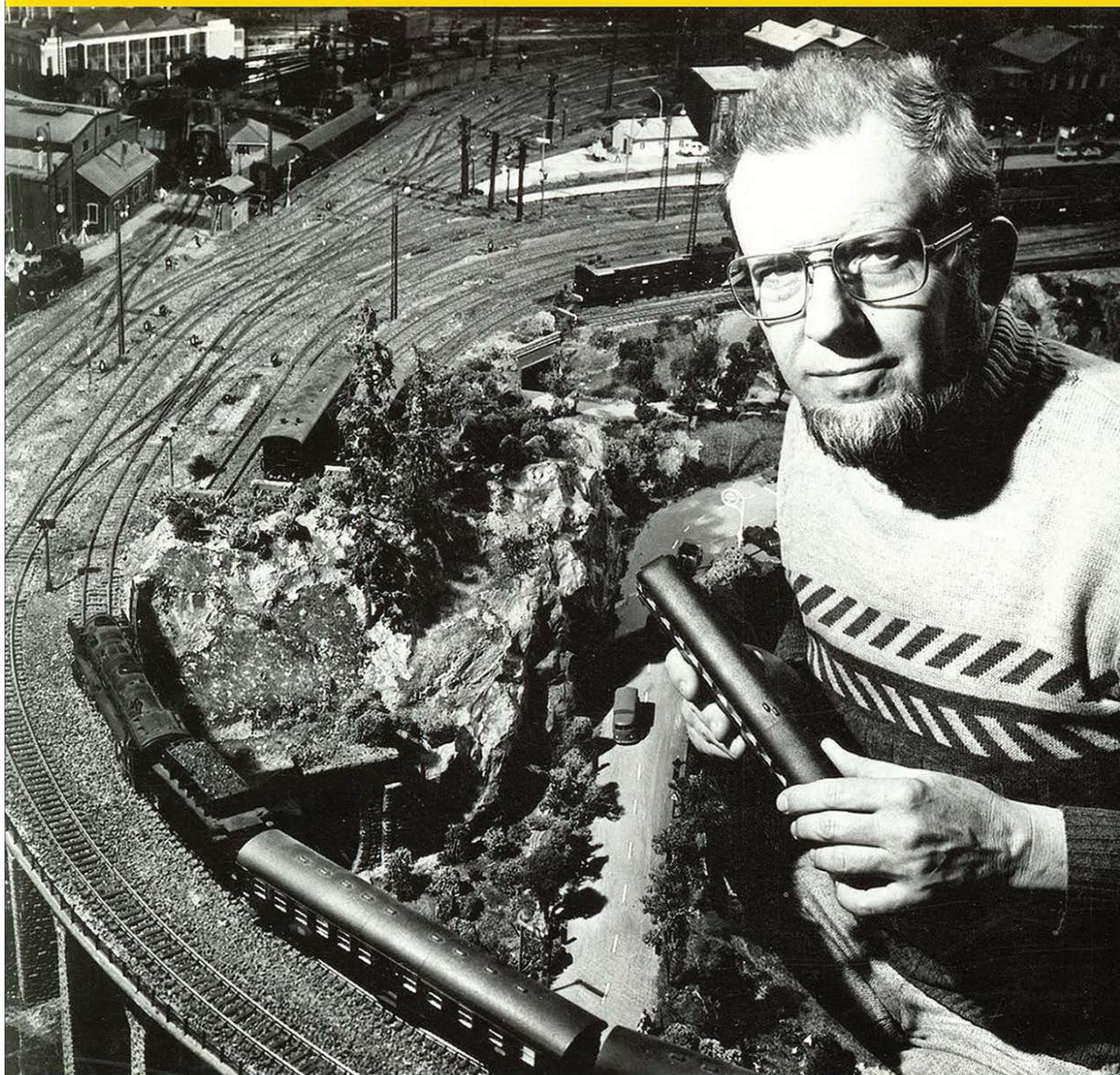


MIBA REPORT 4

**ROLF
ERTMER**

REPA-BAHN II



Rolf Ertmer und seine REPA-BAHN II

Wenn außer „Heidelberg“ oder „Rüdesheim“ auch der Name des westfälischen Bahnhofs „Altenbeken“ in England oder Japan ein Begriff ist – zumindest bei gewissen Modellbahnern – dann ist das nicht etwa auf eine weltumspannende Werbekampagne der Bundesbahn oder des Fremdenverkehrsvereins von Altenbeken zurückzuführen, sondern in erster Linie auf die Tatsache, daß Bildreportagen über die REPA-BAHN II, deren Hauptbahnhof gleichfalls „Altenbeken“ heißt (weil justament diesem Vorbild nachgebaut), in ausländischen Modellbahn-Zeitschriften veröffentlicht worden sind. Auch in deutschen bzw. europäischen Modellbahn-Zeitschriften sind immer wieder Bildberichte erschienen; und so kennt ihn auch in Europa nicht gerade jedes Kind, aber auf jeden Fall ein sehr großer Kreis von Modellbahnern, zum Teil sogar persönlich, nachdem er eigentlich überall bei Modellbahner-Treffen anzutreffen war und auch heute noch ist.

Daß Rolf Ertmer – im Gegensatz zu anderen Modellbahnern mit durchaus vergleichbaren „Leistungen“ als Anlagenbauer – eine größere Popularität errang, mag mit daran liegen, daß einige Faktoren günstig zusammenwirkten:

1. Seine Anlagen sind wirklich sehenswert (wozu gleich noch einiges zu sagen ist).
2. Es gab von Anfang an sehr gute Fotos (ein nicht unwichtiger Punkt!).
3. Ertmer und seine Anlagen wurden bundesweit für die Werbung zweier großer Klebstoff-Hersteller eingespannt (was zweifelsohne mit dazu beitrug, seine Popularität zu erhöhen).

Die letztgenannten zwei Punkte hätten ihm jedoch herzlich wenig genützt, wenn seine Anlagen nicht – wie bereits erwähnt – wirklich sehenswert gewesen wären! Und daß

dies nicht von ungefähr kommt, sollte bei dieser Gelegenheit schon mal herausgestellt werden, damit Beginner erkennen können, daß einem solche Erfolge nicht in den Schoß fallen, sondern einiges Dazutun erfordern:

Rolf Ertmer hat nicht nur sämtliche erreichbare Modellbahn-Literatur mit wachem Geist und Verstand studiert und sich mit allen denkbaren Modellbahn-Problemen praktisch und theoretisch befaßt, sondern darüber hinaus sehr eingehend mit der großen Bahn und ihrem Betrieb. Er hat Gleispläne studiert und Vorschriften gewälzt, hat sich mit der Stellwerks- und Signaltechnik befaßt und mit den Betriebsabläufen in einem Bw beschäftigt, hat Kursbücher und Umlaufpläne durchgearbeitet und und und – und hat vor allen Dingen immer wieder das große Vorbild „vor Ort“, im Bahnhof und auf der Strecke, beobachtet, fotografiert und skizziert; hat kleinste, scheinbar unwesentliche Einzelheiten ebenso gewissenhaft registriert wie etwa die Regeln und Probleme von Weichenstraßen-Entwicklungen oder Postwagen-Umläufen. Und das Umsetzen all' dieser Kenntnisse und Erkenntnisse in die Modellbahn-Praxis ergab im Endeffekt eine – in des Wortes doppelter Bedeutung – „vorbildliche“ Anlage, wie man beim Betrachten des Bildteils feststellen wird.

Im Textteil erzählt Rolf Ertmer, wie es überhaupt zur REPA-BAHN II kam, was er beim Aufbau und beim Betrieb erlebte und was sonst noch alles so in diesen 13 Jahren passierte – in denen auch er entsprechend älter geworden ist. Seine Modellbahn-Auffassung ist ausgereifter oder andersherum gesagt: mit ihm selbst ist seine Modellbahn-Auffassung zu jener Reife gelangt, die aus den folgenden Aufnahmen erkenntlich wird. Daß seine „Memoiren“ allerdings keinesfalls auch „soo'n Bart“ wie ihr Autor haben, können wir Ihnen versichern ...

WeWaW

Die REPA-BAHN II

Nachdem ich im REPORT 3 über REPA-BAHN 0 und I berichtet habe, soll hier im REPORT 4 nur von der REPA-BAHN II die Rede sein!

Der gute Herr Hallmann hatte damals (REPORT 3 - Leser werden sich erinnern) mit seiner Frage, warum wir eigentlich ein so großes Schlafzimmer und nur ein so kleines Eisenbahnzimmer hätten, den Stein ins Rollen gebracht. Meine Frau war mit dabei, als diese Frage in den Raum gestellt wurde; erst schauten wir uns etwas verdutzt an, dann brachen wir alle in ein vielleicht etwas unmotiviertes Gelächter aus – aber beantwortet wurde die in den Raum gestellte Frage nicht.

Vorerst noch nicht.

Lediglich in meinem Kopf begann es zu arbeiten. Meine Frau muß das gemerkt haben, denn als ich nach Tagen dieses „Problemchen“ mit ihr mal besprechen wollte, hatte sie ein gar verdächtiges Schmunzeln um die Lippen und schien in keinster Weise überrascht. Auch sie mußte sich mit der „Hallmann'schen Frage“ irgendwie inzwischen befaßt haben, denn sie konterte mir etwas zu schnell und zu zielstrebig: „Wenn du eine neue Eisenbahn bauen willst, möchte ich gerne eine neue Schlafzimmereinrichtung haben – dann bin ich einverstanden!“

Innerlich vollführte ich einen Luftsprung (trotz der drohenden Mehrkosten für die Schlafzimmereinrichtung) – aber dann kamen uns die ersten Bedenken: Ist denn beides auf einmal zu verkraften: das neue Schlafzimmer und die neue Anlage? Gut, ein neues Schlafzimmer mußte gekauft werden, denn das alte mit seinen Einzelschränken paßte ohnehin nicht ins (alte) Eisenbahnzimmer. (Mit einem Zollstock hatte ich vorher schon heimlich einige Messungen angestellt). Blieb als Hauptproblem also lediglich die finanzielle Seite, die noch zu lösen war. Zunächst mal

hatten wir das Glück, daß wir das alte Schlafzimmer günstig verkaufen konnten. Damit war das Problem „neues Schlafzimmer“ an sich erledigt. Die REPA-BAHN I ließ sich ja zerlegen und hatte auch ohne rollendes Material bereits einen Interessenten gefunden; damit standen die Mittel in Aussicht für den Start der REPA-BAHN II!

Aber so schnell ging das alles nicht! Die „Hallmann-Frage“ – für uns schon zum geflügelten Wort geworden – war im Sommer 1964 gestellt worden; das neue Schlafzimmer rollte erst ein Jahr später, im Sommer 1965, an. Und die REPA-BAHN I brauchte ich – zum guten Glück – auch erst zu diesem Zeitpunkt abzubrechen.

Inzwischen lief langsam die Planung für die REPA-BAHN II an. Dieses Mal sollte der Bahnhof nach einem echten Vorbild gebaut werden. Dieses Vorbild war schnell gefunden: der Bahnhof Altenbeken (Bilder)! Altenbeken, eine kleine Stadt unweit von Paderborn, ist ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt. Dort war ich oft zu finden – auf dem Bahnsteig und längs des Bahnhofs auf einem Hügel, von wo man fast den ganzen Bahnhof übersehen konnte. Das Bahngelände lag mir dort wie eine Modellbahn zu Füßen. Von hier aus habe ich oft die Zugfahrten beobachtet, und mit großem Interesse Rangiermanöver verfolgt. Besonders abends, von ca. 19 bis 21 Uhr, war viel los; Reisezüge kamen, die teils hier endeten oder zerlegt wurden oder aber Kurswagenwechsel machten. Man bedenke, daß damals, 1962–1965, alles ausschließlich mit Dampf gefahren wurde! Da kam z. B. die BR 10 mit einem Eilzug und die Kurswagen wurden von dieser Zuglok beige stellt. Da gab's die BR 86 am Ablaufberg, die P 8 in großer Zahl, „01“ und „03“, so viel man wollte, und zwischen allen „flitzte“ die Köf II mit einigen Güterwagen herum, um sie einem Nahgüterzug anzuhängen, der dann



Bild 1. Blick über den „echten“ Bahnhof Altenbeken. Ein Gleichgesinnter wird vielleicht verstehen, daß ich diesen Aussichtsort oft

aufsuchte. Nach rechts geht die Strecke zum Viadukt (Richtung Paderborn), links nach Hannover, und in der Mitte oben nach Kassel (s. Bild 3).



Bild 2. Die Nordseite des Empfangsgebäudes Altenbeken, von meinem Beobachtungsplatz aus gesehen; dahinter ein Teil der Ortschaft Altenbeken.

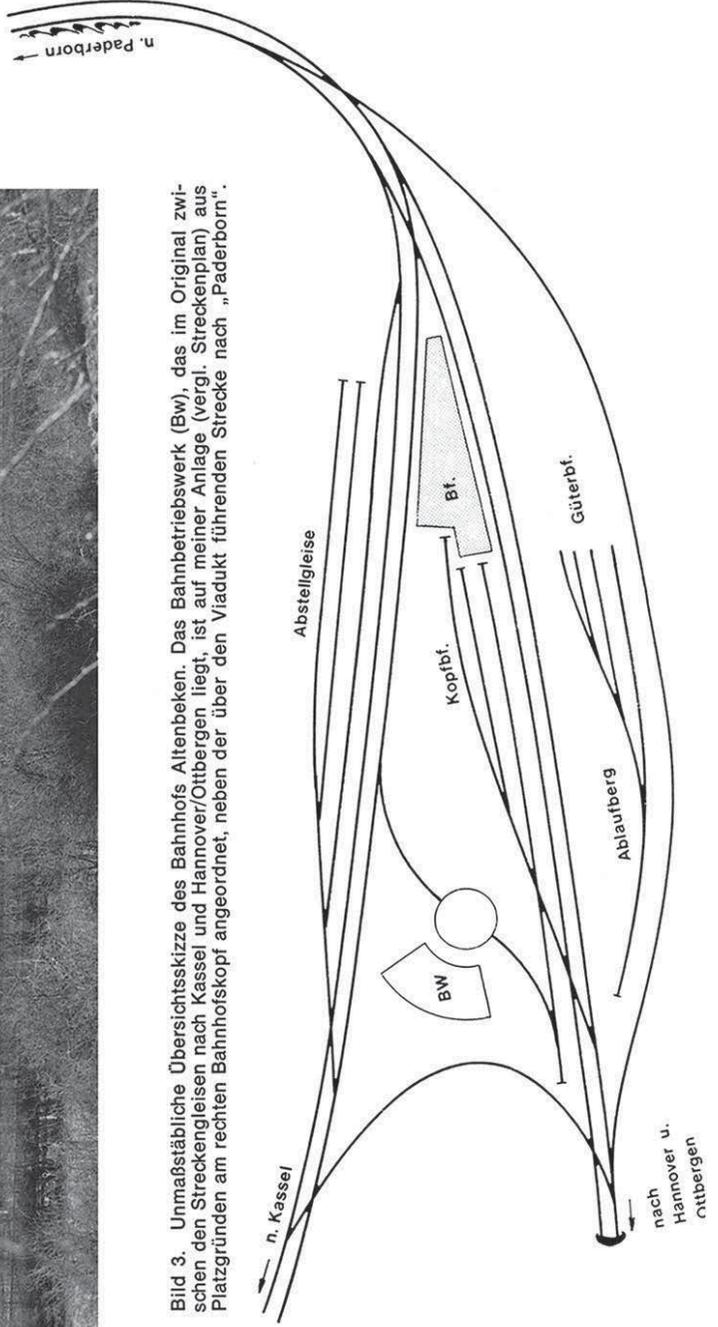


Bild 3. Unmaßstäbliche Übersichtsskizze des Bahnhofs Altenbeken. Das Bahnbetriebswerk (Bw), das im Original zwischen den Streckengleisen nach Kassel und Hannover/Otbergen liegt, ist auf meiner Anlage (vergl. Streckenplan) aus Platzgründen am rechten Bahnhofskopf angeordnet, neben der über den Viadukt führenden Strecke nach „Paderborn“.

mit der BR 44 nach Ottbergen fuhr. Überall roch es nach heißem Öl und Rauch – ein Genuß, den eben nur ein gleichermaßen Eisenbahn-Besessener begreifen kann!

Heute hängt der Fahrdraht über den Gleisen und von den Elloks schallen nur noch pneumatische Schaltknallgrüße den Hügel herauf.

Damals begann ich die Weichenstraßen von Altenbeken zu zeichnen und zu fotografieren, aber das war nicht so leicht wie gedacht. Deshalb wandte ich mich mit einer Anfrage an die BD Hannover – und bekam tatsächlich (als sicher nicht alltägliches Entgegenkommen) den Original-Gleisplan von Altenbeken zugeschickt! Zunächst allerdings fiel ich erst einmal (fast) in Ohnmacht – ob der Längenausdehnung des Bahnhofs! Immer wieder versuchte ich die Weichenstraßen zu skizzieren und sie alle auf dem Platz unterzubringen, der mir zur Verfügung stand. Es mußten aber leider viele Kompromisse und Abstriche gemacht werden. Das Charakteristische des Bahnhofs sollte jedoch erhalten bleiben, und vor allem mußten die Zug- und Rangierfahrten des Großbetriebs sinngemäß durchführbar sein. Die Skizzen wollte ich maßstäblich zeichnen, doch das gelang nicht immer gut. So wurde mir bald klar, daß ich den Bahnhofsplan in 1:1 mit Nemech-Weichenschablonen „zeichnen“ mußte. Nachdem mir das Konzept der Streckenführung und die Raumaufteilung klar waren, klebte ich Papierbögen zusammen, die das genaue Ausmaß meiner zukünftigen Bahnplatte hatten. Das war am 17. 1. 1965; ab hier habe ich über den Bau der Anlage ein Stichwort-Tagebuch geführt.

Die Planung sofort im Maßstab 1:1 auszuführen, war im Grunde genommen eine feine Sache. (Im einzelnen erzähle ich davon im REPORT 5, denn das würde an dieser Stelle zu weit führen.) Genau wie damals beim Übergang von REPA-BAHN 0 zu I war wieder eine schöne Zeit angebrochen mit Fahrbetrieb auf der REPA-BAHN I (bis zu ihrem endgültigen Abbruch) und mit der Planung für die II.

Dann kam wieder einmal ein Tag X – der Aufbau der REPA-BAHN II!

Es war am 26. Juli 1965, mitten in der Ferienzeit. Die Freundschaft mit dem Modellbahner Dr. Walther aus Zürich führte dazu,

daß ich mir seinen Sohn (in Ermangelung eines eigenen) „auslieh“, damit wir die Haupt-Holzarbeiten nun mit vier Händen ausführen konnten. Es kam mir noch zugute, daß Christian Walther zuvor an seiner eigenen Anlage eine Holz- und Plattenkonstruktion „erfunden“ hatte, die mir so gut gefiel, daß ich sie in vielen Details übernehmen wollte.

So entstanden innerhalb von drei Wochen die Spirale, auf die ich noch näher eingehen werde (Bild), ein 14-gleisiger Abstellbahnhof und der Unterbau für die große Bahnplatte von „Altenbeken“.

Christian und ich haben in diesen Wochen ein enormes Arbeitspensum geschafft. Es geht einem die Arbeit viel besser von der Hand, wenn man zu zweit „vom Fach“ dabei ist! Die Gleisspirale, die bei meiner Anlage die eigentliche Strecke darstellt, war eine Konstruktion, über die wir schon vorher viel nachgedacht hatten; eine ausführliche Beschreibung wird in REPORT 5 folgen. Soviele aber schon jetzt: mit ungehobelten Dachlatten, Hartfaserplatten und Nägeln war es ein für allemal vorbei!

Die Bauarbeiten begannen also in der Spirale, und hier wurde auch die erste Probefahrt mit provisorisch angeklebtem Trafo gestartet. Der 10-gleisige Abstellbahnhof in der untersten Ebene wurde auch sofort mit Weichenantrieben ausgerüstet, da jetzt die Zugänglichkeit noch am besten war. Alle „unterirdischen“ Abstellgleise sollten von einem gesonderten Stellpult geschaltet werden, und so sind diese Abstellgleise auch gleich verdrahtet worden, was den Vorteil hatte, daß man nun schon einen kleinen Pseudo-Fahrbetrieb machen konnte.

In der folgenden Zeit habe ich an der Holzkonstruktion des Unterbaues emsig weitergebaut. Die große Bahnplatte aus 8 mm starken Novopan-Platten bestand aus drei Teilen und war somit wenigstens etwas „handlicher“ geworden. Vom großen Papierbogen wurden die Weichenschablonen auf die Platten übertragen, und genau wie bei der REPA-BAHN I wurde als erstes mit dem Bau der Weichen direkt auf den Bahnplatten begonnen. (Über diese in Fachkreisen etwas – m. E. zu Unrecht – umstrittene Verfahrensweise wird in REPORT 5 einiges zu sagen sein!) Nach den kurzen Aufzeichnungen in meinem Tagebuch wurden in der Zeit von Oktober bis Ende November/Anfang Dezem-

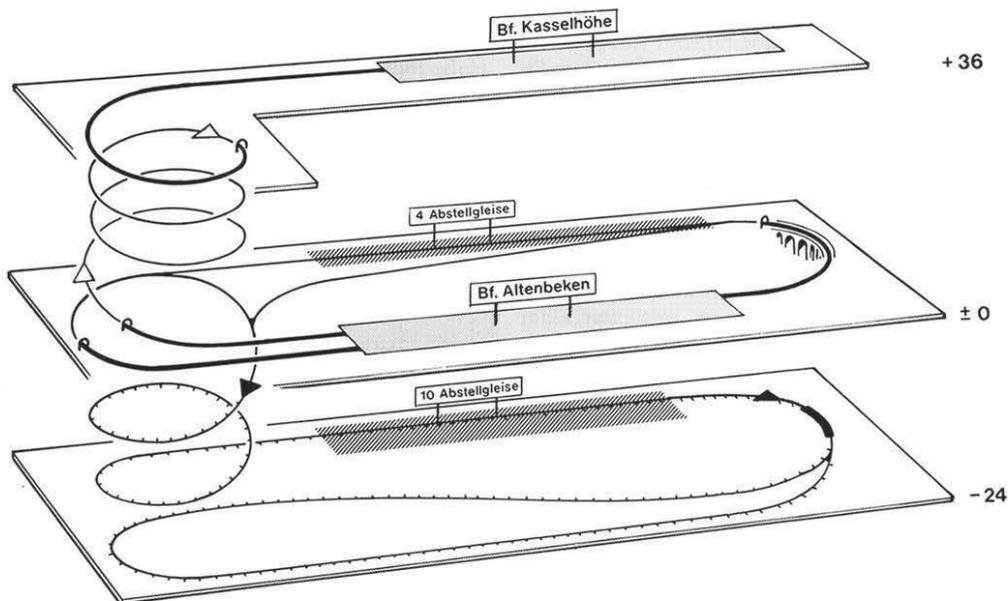


Bild 4. Um das gewählte Thema in eine Modellbahn-Anlage umzusetzen, waren drei Ebenen notwendig, von denen jedoch nur die oberste und ein Teil der mittleren offen liegen. Die sichtbar verlaufenden Strecken sind auf dieser Schema-Skizze (für die eine Zeichnung der japanischen Modellbahn-Zeitschrift „TMS“ als Vorlage diente) stärker ausgezogen, inkl. des kurzen Abschnitts auf der untersten Ebene, unterhalb des Viadukts. Ausgangs- und Treffpunkt aller Strecken ist der auf der mittleren Ebene liegende Bahnhof „Altenbeken“, von dem es nach rechts über den Viadukt entweder zu einem 4-gleisigen Abstellbahnhof oder über die große Wendel abwärts zu einem 10-gleisigen Abstellbahnhof mit Kehrschleife geht. Links von „Altenbeken“ führt die eine Strecke wieder zum 4- bzw. 10-gleisigen Abstellbahnhof und die andere über die Wendel aufwärts zum hochgelegenen Kopfbahnhof „Kasselhöhe“.

ber 1965 insgesamt 58 Weichen im Bahnhof „Altenbeken“ gebaut! Das mag dem einen viel, dem anderen wenig erscheinen – für mich bedeutete dies jedenfalls, daß ich es auf zwei Weichen pro freien Abend brachte, und sonntags auch mal mehr . . . !

Nach dem Weichenbau folgte die Montage der Antriebe. Hierzu konnte ich die Bahnhofsplatten herumdrehen, um auch gleich die Verdrahtung der Antriebe bis zur Platten-Lötleiste vorzunehmen.

Manche Weichenstraße gab mir einige harte Nüsse zu knacken auf, da ich bemüht war, die entsprechenden Weichenstraßen von Altenbeken trotz der gestauchten Längenausdehnung möglichst genau zu kopieren.

Doch endlich war es soweit, und der erste Zug konnte „Altenbeken“ anfahren. Durchfahrmöglichkeiten gab es noch nicht, denn die Ausfahrweichengruppe wurde erst später angeschlossen. Immerhin war das ein Ereignis, das (wie schon andere früher) mit einer Feier verbunden wurde. Solche Feiern waren mal klein, mal groß – je nachdem, wieviel Freunde gerade erreichbar waren.

Auch jetzt, beim Bau der REPA-BAHN II, habe ich abwechslungsreicher zwischendurch immer mal wieder ein Stück Gelände gestaltet oder mir mit der Verdrahtung die Zeit vertrieben. Das Stellpult, über das noch gesondert zu berichten ist, mußte jetzt ebenfalls mit aufgebaut werden. Die Kabelbäume

wurden immer dicker und längst reichten die vorgesehenen Ringschrauben nicht mehr aus, so daß die Kabel immer wieder anders gebündelt werden mußten. Auch die große Kehrschleife unter der Bahnhofsplatte wurde jetzt geschlossen und die hintereinander liegenden Abstellgleise an ein kleines Stellpult angeschlossen. Man schrieb das Jahr 1966 und überall waren Baustellen auf der Anlage.

Endlich kam es auch zum Bau des hochklappbaren Viadukts in der westlichen Einfahrtskurve des Bahnhofs. Lange habe ich mich vor dieser Arbeit gedrückt – denn hier gab es einiges zu bedenken und es galt die bestmögliche Konstruktion zu finden. Der Viadukt mußte nämlich auf eine Unterlage gebaut werden, die die Anlagenteile miteinander verband und die gleichzeitig durch Hochklappen den Weg zum Innenraum und zum Stellpult freigab. Wie ich dieses Problem löste, soll gleichfalls in REPORT 5 erzählt werden. Auf jeden Fall war es nicht ganz einfach zu bewerkstelligen, da am Fuß des Viadukts auch noch die doppelgleisige Strecke zur Abstellgruppe verlief und beim Schließen der Brücke natürlich sämtliche Gleise genau aneinander passen mußten! Um ehrlich zu sein: Anfänglich bestand der Viadukt nur aus einer „in der Luft hängenden“ Holztrasse (die Steinbogen-Verkleidung kam erst später hinzu), aber das focht mich seinerzeit nicht weiter an. Viel wichtiger war die Tatsache, daß durch diesen provisorischen „Viadukt“ endlich für die Durchfahrt in „Altenbeken“ gesorgt war und dadurch nunmehr ein ganz neuer und geschlossener Fahrbetrieb eröffnet wurde. Daß dieses „Ereignis“ wieder einmal und diesmal besonders „feierlich“ begangen wurde – es war nämlich am 6. 6. 66! – brauche ich wohl kaum zu betonen. Ich habe dieses Datum deshalb so genau in Erinnerung, weil die Bundespost Paderborn zu diesem Tag extra einen Sonderstempel herausgebracht hat (Bild). Daß aus diesem Anlaß auch noch das Kartenspiel „66“ in Paderborn erfunden worden ist, halte ich für ein Gerücht, da dies meines Wissens bereits 1652 geschehen ist!

Erst jetzt, nachdem der Fahrbetrieb aus den Abstellgruppen über die Spirale in den Bahnhof „Altenbeken“ möglich war und voll aufgenommen wurde, entstand der Gleisplan für Bahnhof „Kasselhöhe“.

Und nun war für mich eine glückliche Zeit als Modellbahner angebrochen. Ich konnte

zunehmend – ganz nach Lust und Laune – fahren und rangieren oder an der Landschaft weitermachen, oder den neuen Bahnhof planen oder zwischendurch mal Häuser und Bahnbauten basteln. Wenn ich heute daran zurückdenke, muß ich gestehen, daß dies eigentlich die schönste Zeit in der ganzen Bauphase der REPA-BAHN II war. Diese Zeit zog sich ziemlich lange hin (bzw. wurde von mir so lange wie möglich hinausgezogen); deshalb verzögerten sich auch etwas die Bauarbeiten in „Kasselhöhe“. Aber nicht zum Nachteil dieses Bahnhofs! Immer neue Ideen konnten verwirklicht werden und Neues von der Spielwarenmesse konnte mit eingeplant werden. Kleine Schnitzer, die ich „unten“ im Bahnhof „Altenbeken“ gemacht habe (die sich allerdings erst im Laufe der Zeit herausgestellt haben), wurden „oben“ in „Kasselhöhe“ vermieden.

Zum Ausgleich durfte ich mich dann mit einem anderen kniffligen Problem herum-schlagen: mit der Weichenstraße einer engen Bahnhofseinfahrt, die zudem noch in einer Steigung lag. Daher bin ich auch ganz stolz auf diesen Bahnhof, der von der Gleisentwicklung her mit wenig Weichen viele Fahr-möglichkeiten bietet (s. Streckenplan)! Der Bahnhof ist reiner Eigenentwurf und keinem Vorbild angelehnt; seinen Namen hat er erst



Bild 5. So sieht der Sonderstempel aus, der justament am Eröffnungstag der REPA-BAHN II erschien ...

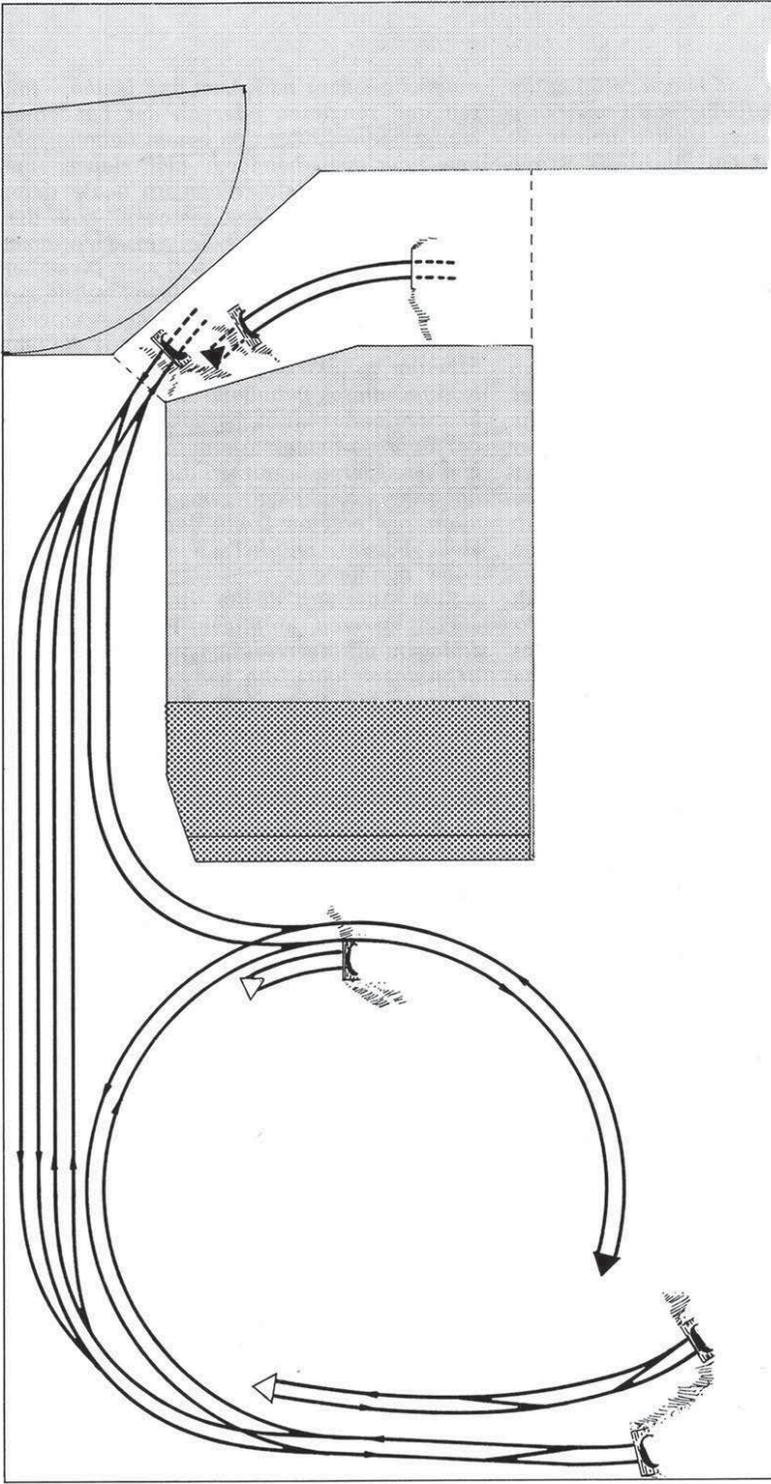


Bild 6 u. 7. Der Streckenplan der REPA-BAHN II im Maßstab 1:25; oben die verdeckten und unten die sichtbar verlaufenden Gleisanlagen. Zum besseren Verständnis und zur leichteren Orientierung ziehe man den Vorbild-Plan von Altenbeken (Bild 3) und die Schema-Skizze des Streckenverlaufs (Bild 4) heran. Bei einem Vergleich mit Bild 3 erkennt man, daß das Bw abweichend vom Original nicht zwischen die Strecken-

gleise auf den linken Bahnhofskopf gelegt wurde (wo dafür ohnehin kein Platz gewesen wäre), sondern in der ansonsten „toten“ rechten Anlagenecke platzsparend untergebracht wurde. — Die Schmalspurbahn von „Kasselhöhe“ nach „Wilhelmshöhe“ ist als gezahnte Linie gezeichnet; der Innenraum der Rundum-Anlage und das vor der Wendel liegende Stellpult sind gerastert dargestellt.