

NEUE IDEEN FÜR
ALTE HASEN

ENTENJAGD IM STAPELER MOOR ● LÖTEREIEN IN NULL ● HEISSE TAGE
IN CATALUNYA ● AMERIKANISCHE TRÄUME ● WÄHLT DIGI-BANAL!

Den Weg zur Hölle pflastern gute Vorsätze. So auch der, herauszubringen, was *alte Hasen* bedeuten soll. Nichts einfacher als das, denn „dem Redakteur ist nichts zu schwör“. Gewußt hätte ich ja schon, wo ich hätte nachschauen müssen. Da gibt es das vielbändige Lebenswerk der Brüder Grimm und ihrer Jünger. Da steht es drin. Aber das Deutsche Wörterbuch steht seinerseits in der Stadtbibliothek, wo auf Präsenzregalen auch noch viele Eisenbahn- und Technikbücher auf den Modellbahner warten. Unter einem halben Arbeitstag wäre da nichts drin gewesen. Zuviel Aufwand für ein „Zur Sache“.

Also kommen wir wieder einmal auf den Leitsatz: „Was man nicht selber weiß, muß man sich erklären.“ Für den Hausgebrauch geeignet, sonst aber ein wenig dünn, denn als MIBA-Redakteur bin ich besseres gewohnt. Ich kenne eine Menge alter Hasen, die mir erklären, was ich für unsere Leser gerne wissen möchte.

Das sind sie also, die alten Hasen, gußeiserne Experten, denen man nichts vormachen kann. Experten, die bisweilen genüßlich testen, ob es sich bei ihrem Gegenüber um einen Artgenossen handeln mag. In diesem Fall setzen sie sich auf ihre Hinterläufe und imponieren, schließlich haben sie ein Revier zu verteidigen.

Ganz daneben liegt der Gesprächspartner, der nun versucht, gleiches zu tun. Wenn es sich um einen echten Vertreter der Spezies handelt, stellt der sich schon bald wieder auf alle viere. Und dann wird's interessant. Dann nämlich besteht die Chance festzustellen, inwiefern er dieses Prädikat wirklich verdient. Rundherum alter Hase ist nämlich keiner.

Solche Beobachtungen haben uns bewogen, den Titel dieses Heftes zu wählen. Echte alte Hasen sind keineswegs saturiert, frustriert

oder sonstwie oben drüber oder unten drunter. Sie freuen sich ihrer Überlegenheit in Teilbereichen, ohne sie anderen gegenüber als Machtmittel mißbrauchen zu müssen. Vor allem wissen sie, daß selbst ihrem Horizont eine Erweiterung guttut.

Wenn man von alten Hasen reden kann, muß es auch junge geben. Wir haben mit diesem Heft für beide etwas getan. Das Feldbahnprojekt von Rolf Knipper fasziniert seine Clubkameraden ebenso wie seine Kinder. Modellbahn zum Anfassen. Das brauchen wir. Daß das nicht unbedingt immer im ganz wörtlichen Sinn gemeint sein kann, liegt auf der Hand.

Die Reaktion auf MIBA-Spezial 19 – siehe die Leserbriefe in diesem Heft – eröffnet eine noch recht undeutliche Perspektive. Wir wollen nicht hoffen, daß sich die Spezies der alten Modellbahnhasen unnatürlich in zwei Klassen spaltet, in die „konventionellen“ und die „digitalen“. Vielmehr erwarten wir, daß wir beisammenbleiben und aufgeschlossen für neue Entwicklungen, nicht um einem vermeintlichen Trend hinterher zu hecheln, sondern um unser Hobby für uns und die jungen Hasen interessant zu erhalten. Romantik und Technik, diese beiden waren immer schon die Wurzeln der Modellbahnerei. Beide sollten für uns weiterhin gleichen Wert besitzen.

Für den Titel dieses Editorials beansprucht meine Tochter das Urheberrecht. Sie hat das dritte Zitat gleich mitgeliefert: „Was sich reimt, ist gut.“ Was sich reimt, ist nicht deshalb schon wahr. Jedoch, es bleibt dabei: Mit alten Hasen ist nicht zu spaßen. Für unsere Leser trifft dies zu. Für meine Tochter ebenfalls, eine in dieser ihrer Eigenschaft wirklich ausgefuchste alte Häsin.

Bertold Langer

MIT ALTEN HASEN IST NICHT ZU SPASSEN



Entenjagd im Stapeler Moor.

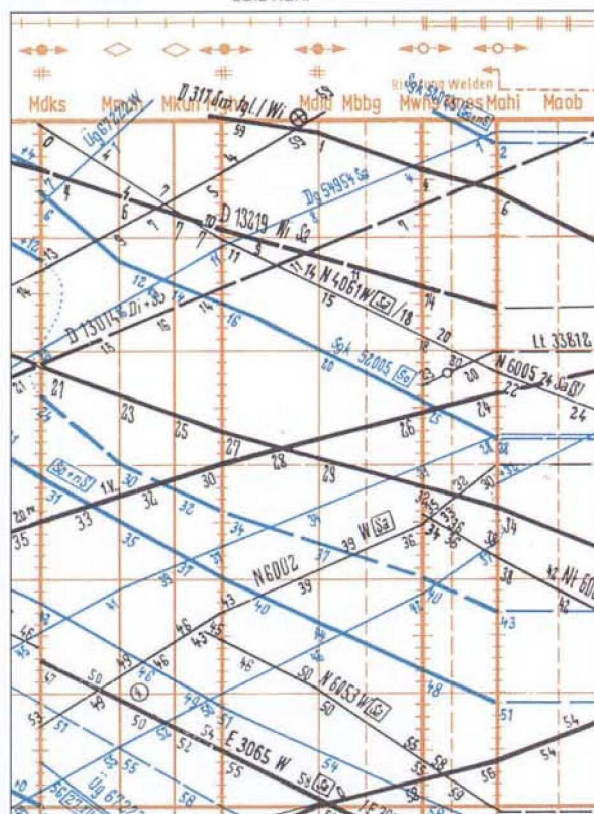
Von Enten ist hier zwar gerade nichts zu sehen, aber schließlich geht es ja auch um neue Ideen für alte Hasen. Rolf Knipper stellt seine neue Feldbahnanlage vor, Baugröße 2f. Seite 6.

Digitaler Schwede.

Ein außergewöhnliches Fahrzeug: Der Schneepflug der schwedischen Baureihe Tb kann auf den Schienen gewendet werden. Rutger Friberg baute ihn als voll funktionsfähiges und digital gesteuertes H0-Modell. Seite 70.



Lutz Kuhl



Von Fahrplänen und Fahrordnungen.
Kein Eisenbahnbetrieb ohne feste Regeln. Die wichtigsten Grundlagen beschreibt Ulrich Rockelmann. Seite 56.



Heiße Tage in Catalunya.
Sonne, Strand, eine alte Stadt und natürlich ein wenig Eisenbahn: Aus diesen Elementen besteht das ungewöhnliche Diorama von Shirley Rowe. Seite 36.



Modelleisenbahn Eins zu Eins?

Im Frankfurter Feldbahnmuseum wird ein fast schon vergessenes Stück Eisenbahngeschichte wieder lebendig; Bertold Langer und Lutz Kuhl haben sich dort einmal näher umgesehen. Seite 40.

Titel.

Familie Duck läßt sich von der Feldbahn durchaus nicht aus der Ruhe bringen, und auch unsere Entenjagd fand allenfalls mit dem Fotoapparat statt.

Foto: Rolf Knipper



Stephan Rieche

MIBA

SPEZIAL

DER INHALT VON HEFT 20:

ZUR SACHE

Mit alten Hasen ist nicht zu spaßen 3

VORBILD + MODELL

Entenjagd im Stapeler Moor 6

SELBSTBAU-PRAXIS

Scharfer Blick für Kleinigkeiten 20

Güterwagen fast ganz aus Messing 64

Digitaler Schwede 70

BILDSEITE

Amerikanischer Traum 24

IDEE + PLAN

Z-Bahn in den Rockies 32

MODELLBAHN-ANLAGEN

Heiße Tage in Catalunya 46

REPORTAGE

Musenhein für Loks und Loren:
Modelleisenbahn Eins zu Eins? 40

VORBILD

Von Fahrplänen und Fahrordnungen 56

spezial MAGAZIN

Feldbahn H0:
Auf schmalen Gleisen durch Feld und Flur 87

ELEKTROTECHNIK

Wählt Digi-Banall 76

NACHSCHLAG

Halbwelle für jeden Motor 84
Leserbriefe 84

GESAMTINHALT

Der Inhalt von MIBA-Spezial
Heft 10-19 92

VORSCHAU

98

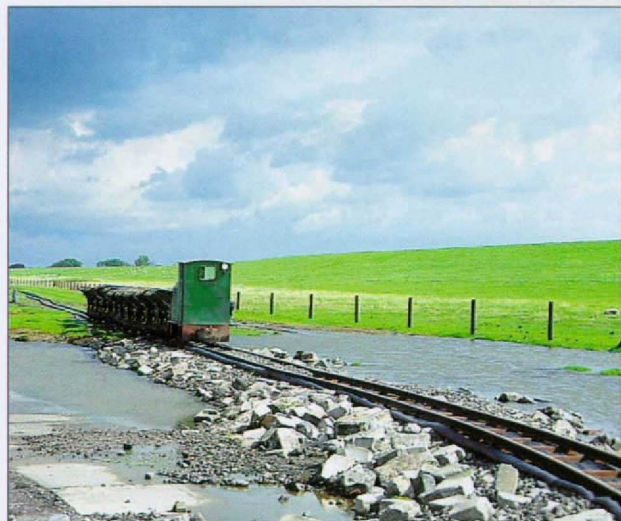
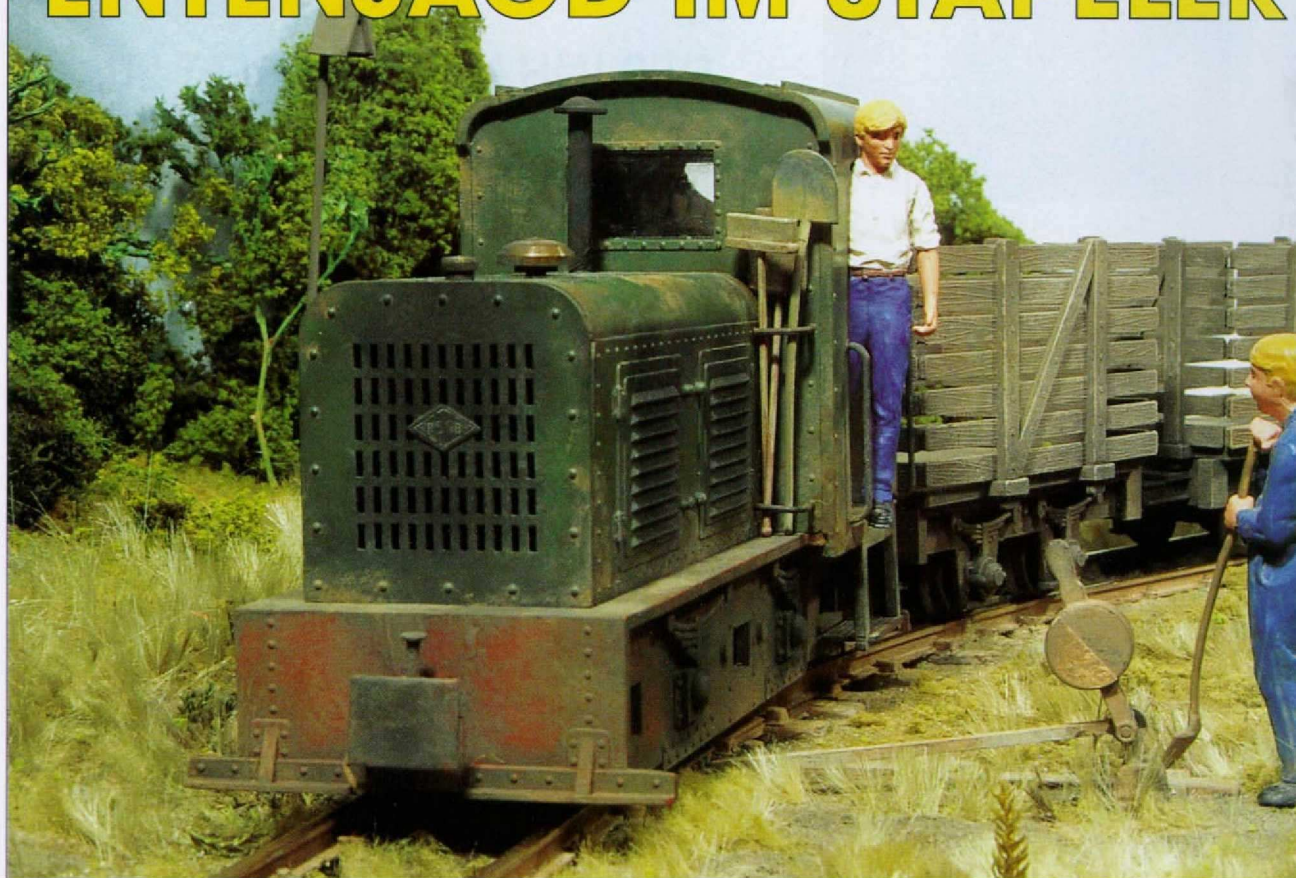
IMPRESSUM

98

Amerikanischer Traum.

Eine kleine Stadt irgendwo im Mittelwesten. Volker Hamburger gestaltete sein Anlagenteilstück mit sicherem Gespür für die Details. Seite 24.

ENTENJAGD IM STAPELER



Feldbahn am Deich: Daher rühren Rolf Knippers Kindheits-
erinnerungen, die ihn schließlich zur 2f-Feldbahn brachten.
Das Foto stammt von 1993. Im Vordergrund sieht man die
ausgewaschene Stelle am Deichfuß, deretwegen das
Lorenzüglein zum Einsatz kommt.

Was veranlaßt einen wirklich *alten Hasen*, Thema und Bau-
größe zu wechseln? Rolf Knipper:
„Schuld daran waren wieder
einmal Kindheitserinnerungen.
Außerdem reizten mich die Her-
ausforderungen, die der größere

Ferienziel meiner Familie war schon immer die
ostfriesische Nordseeküste. Besonders nach der
großen Sturmflut des Jahres 1962 wurden dort
die Deiche verstärkt. Zum Einsatz kamen für diese Ar-
beiten selbstverständlich Feldbahnen, denn Lastwa-
gen waren wegen des morastigen Bodens für die Auf-
gabe wenig geeignet.

Charakteristisch für die Deichbaustellen waren die
roten O & K-Schürfkübelbagger, grüne Feldbahn-Die-
sel und jede Menge rostige Kipploren. Was sich da auf
600 mm Spurweite abspielte, war viel interessanter
als baden oder Sandburgen bauen.



Keine Angst: Wir krümmen den Enten keine Feder. Bei unserer Jagd haben wir allenfalls fotografische Interessen. Außerdem würden wir uns mit Entenmutter Marie-Luise Knipp-Knipper anlegen, die sie in Wimmer-Formen gegossen und dann bemalt hat. Mittlerweile hat sich Familie Duck an den Feldbahnzug gewöhnt, so daß sie ihn mit bleiernem Gleichmut zu tolerieren vermag.

Baumaßstab an den Modellbahner besonders bei der Landschaftsgestaltung stellt. Und schließlich bekommt man bei der Beschäftigung mit der Spur-2f-Feldbahn neue Spiel- und Bau-Ideen für die ganze Familie.“

Als ich größer wurde, änderten sich meine Interessen, und die großen Deicharbeiten dauerten ja auch nicht ewig. Also mußten meine Eltern alleine an die Küste fahren. Seitdem ich jedoch mit einer waschechten Ostfriesin verheiratet bin, ist auch mein Verhältnis zur Küste wieder enger geworden. So machen wir dort alljährlich unseren Familienurlaub.

Für die Hinfahrt haben wir unseren eigenen Ritus. Dazu gehört, in der Nähe von Varel am unteren Ende des Jadebusens über den Deich zu schauen. Also bestiegen wir auch im Sommer 1993 alle vier die Deichkrone. Eine Überraschung erwarteten wir nicht, das

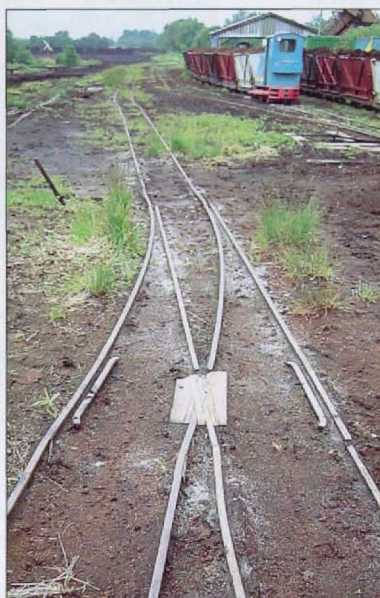


Ein Mitarbeiter, der uns öfter begegnen wird. Hier vollzieht er einen Größenvergleich zwischen der Roco-Kipplore (H0e/f) und der von Regner (2f, 30 mm Spurweite). Vielleicht liebäugelt er ja mit dem Bau einer Gartenbahn. Nur zu, denn Feldbahn ist toll! Fotos: Rolf Knipper



Verladestelle im Stapeler Moor. Hier wird der Torf in Lastwagen verladen, die ihn dann zu den Champignonzüchtern nach Holland bringen (ganz oben).

Die Feldbahnfahrzeuge hier haben Doppelflanschräder (oben). Dementsprechend müssen auch die Weichen konstruiert sein (rechts). Es handelt sich um Schleppweichen mit doppeltem Zungenpaar. Solche Weichen können nicht aufgefahren werden, da in diesem Fall keine durchgehende Schienenverbindung besteht. Auch die Herzstücke unterscheiden sich von denen üblicher Weichen. Die Doppelspurkränze laufen auf einer Stahlplatte auf, die Radlenker sorgen alleine für die Spurführung. Rolf Knipper hat sich schon an die Konstruktion einer Modellschleppweiche gemacht, mehr darüber demnächst – wenn Sie wollen.

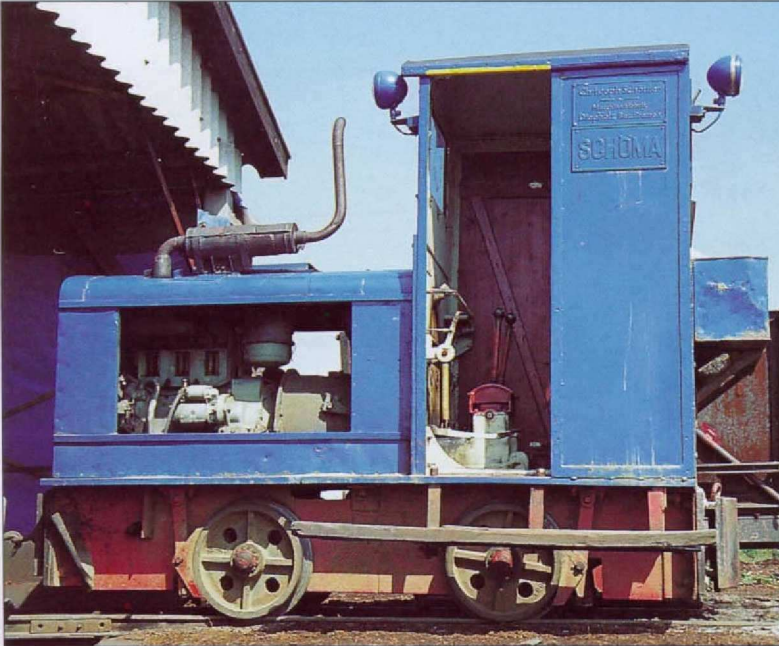


Meer wollten wir halt sehen. Da – freudiges Jauchzen unseres Dreijährigen: „Papa, eine Eisenbahn!“ Tatsächlich, da fuhr sie wie in den Sechzigern, die Materialbahn einer Baufirma. In weiter Ferne konnten wir das Baulager und die Deichbaustelle ausmachen. „Nichts wie hin!“

Der Vorarbeiter klärte uns auf: Es handele sich um Restarbeiten; schwieriger Boden und das besondere Faible des Unternehmers seien die Gründe, eine Feldbahn einzusetzen. Aber dann kam die eigentliche Nachricht: Im Landesinneren könne man Feldbahnen für den Torfabbau finden. In diesem Zusammenhang fiel der Name „Stapeler Moor“. Wanderkarte raus, studiert und Ziel erkannt. Also auf ins Stapeler Moor!

Daß wir hier nur nicht steckenbleiben! ...

Das Wetter war norddeutsch bedeckt, und Regen kündigte sich an. Aber unser Termin stand fest, also fuhren wir. Unser Ziel lag zwischen Wiesmoor und Westerstede. Durch die überaus reizvolle Fehnlandschaft führte unser Weg. – *Fehn* heißt das Moor mit den unzähligen Abzugskanälen. Zahlreiche Hubbrücken waren zu passieren, und je weiter wir ins Land hineinkamen, desto mehr beschlich uns ein seltsames Gefühl: Wer würde uns hier rausholen, wenn unser Auto liegenbliebe?



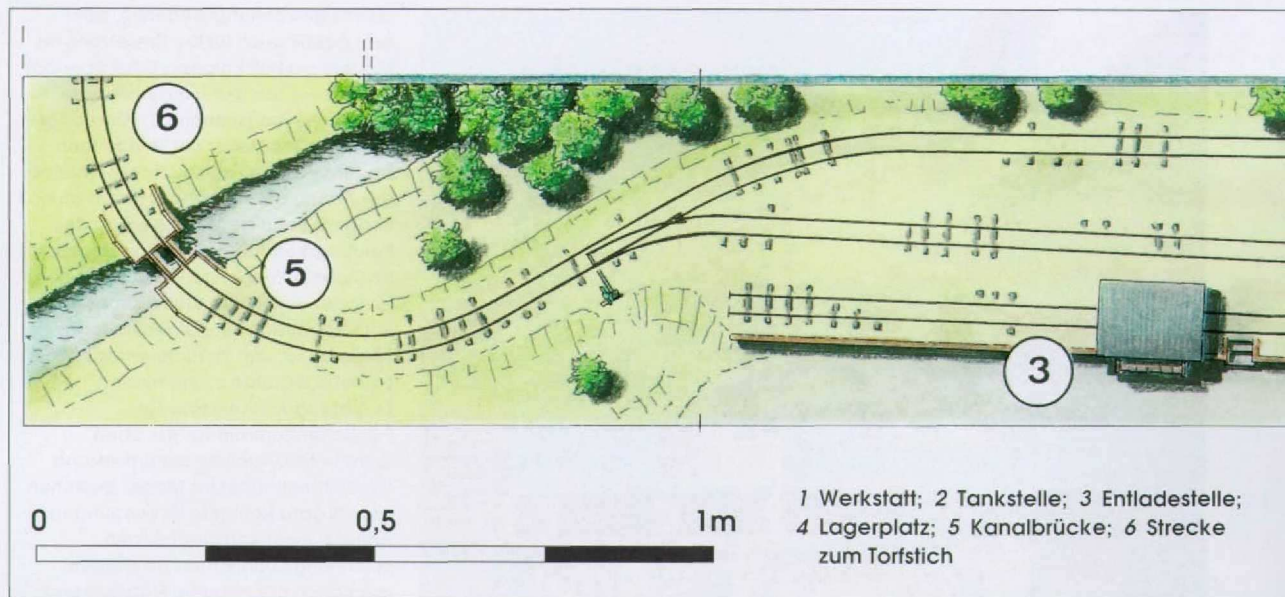
„Etwas gewöhnungsbedürftig, aber sehr positiv auch für die Umsetzung ins Modell“, so Rolf Knippers Urteil über das Blau dieser Lok. Die hundertste Farb- und Ausführungsvariante? – Damit hätten Modellhersteller bei Feldbahnen bestimmt keine Legitimationsprobleme. Der Anbau am Führerhaus rechts enthält übrigens Sand zur Verbesserung des Reibungskoeffizienten in Handarbeit. Im Stapeler Moor sind vor allem Seitenentlader eingesetzt. Quer durchs Bild unten zieht sich ein aufgeständertes Förderband, und im Hintergrund ist das Betriebsgebäude zu erkennen. Es gibt sogar eine gelbe Lok – gleicher Kommentar wie oben. Ganz unten: Auch für die Umsetzung der Seitenentlader ins Modell bestehen bereits ganz konkrete Überlegungen. Anhand einer entsprechenden Zeichnung könnte man sie einfach aus Karton nachbauen. Stabiler und „professionellere“ Ergebnisse bringt freilich das Baumaterial Polystyrol.

Doch es mußte außer uns noch Menschen geben, zumal sogar das gesuchte Torfwerk auf der Landkarte eingetragen war. Das letzte Stück Wegs führte über eine heute immer seltener werdende Straße mit Klinkerbelag. Schließlich erreichten wir das „Werk“, einen verwunschen aussehenden Komplex aus Wellblechbauten und einer Betonrampe. Daß hier Betrieb herrschte, dafür zeugten die unter den Bäumen abgestellten Pkw als Indizien.

Immer noch zögernd, betraten wir das Werksgelände. Keine Verbotstafel. Kein Zaun. Aber vielleicht lassen die ihre Hunde auch ohne Vorwarnung auf ungebundene Besucher los? Nichts dergleichen: Ein Vorarbeiter erschien, „Moin, Moin!“ grüßten wir in der Landessprache, und die skeptische Miene hellte sich auf. Von wegen sture Ostfriesen! Wir kamen schnell in eine munteres Gespräch, und ich erfuhr alles, was ich wissen wollte. „Schaut euch ruhig um!“, damit schwang er sich auf seinen Trecker. Der hatte eine Reihe Torfloren im Schlepp.

Wo waren die Schienen? Bei den Loren mußte es sich um „Amphibienfahrzeuge“ handeln, und unser Sohn war bestätigt, denn er braucht nicht unbedingt Gleise, wenn er mit Schienenfahrzeugen spielt. Es stellte sich heraus, daß die Torfloren repariert worden waren und nun wieder aufs Gleis gesetzt werden sollten.





Aha, endlich was Grünes, und zwar mit einem Arbeitswagen im Schlepp, Selbstbau selbstverständlich.

Für den Modellbahner dürfte die Gitterboxlore unten schon einige Schwierigkeiten mehr bereithalten.



„Bahnhof“ auf schwankendem Boden

Schließlich stießen wir auf das sehnlichst vermißte Gleis. Es war tief in den Boden eingesunken, keine Schwelle war mehr erkennbar: So präsentierte sich der „Oberbau“.

„Der Zug kommt gleich“, rief der freundliche Treckerfahrer, und er kam tatsächlich. Es war eine Diesellok in lustigem Blau mit zahlreichen beladenen Torfloren. Blau statt grün, das schien mir ungewöhnlich, aber viel seltsamer war der Standplatz des Lokführers vorn auf der Lok. Er schippte Sand auf die Schienen. „Dat mutt“, war die Erklärung, sonst bleibe die Lok mit durchdrehenden Rädern liegen.

Obwohl wir völlig nüchtern waren, stellte sich bei der Vorbeifahrt des Zuges ein eigenartiges Gefühl ein. Der Boden bebte und wir mit ihm. Klar doch, wir befanden uns ja im Moor, und unsere Schuhe trugen bereits deutliche Spuren. Ein Stück weiter stießen wir auf einen richtigen Feldbahn-Bahnhof. Zahlreiche Gleise und Weichen lagen im Morast, der neben und zwischen den Schienen üppig grünte.

Dort befand sich auch die Verladestelle, an der der Torf über Transportschnecken und Förderbänder aus den Seitenentlader-Loren in große LKW überwechselte. Abnehmer des Torfs sind holländische Champignonzüchter. Wie lange noch? Umweltauflagen verbieten den weite-