

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Januar 2006

B 8784 · 58. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,- · Norwegen NOK 84,-

www.miba.de

BR 76 von Fleischmann

Hinten ohne zwei



H0-Anlage mit viel Betrieb

Auf Schiene und Straße

Diesellok-Neuheit in H0 und N

„Hercules“ gecheckt

Erster ausführlicher Test

Central Station von Märklin



Wir leben in bewegten Zeiten. Umbrüche allerorten. Selten war die Frage nach der Zukunft so dringlich wie heute. Und dennoch richtete sich der Blick in den letzten Wochen zurück auf die frühen Jahre dieser Republik oder sogar noch davor: Filme wie „Der Untergang“, „Die Luftbrücke“ oder „Die Sturmflut“ waren echte Straßenfeger und in der ARD lief sogar eine ganze Serie über die Fünfzigerjahre – nett, aber für den Epoche-III-Freund nix wirklich Neues! Sogar die Kollegen der Tagespresse, sonst ausschließlich auf aktuelle Ereignisse fixiert, erinnerten an die späten Sechziger, als schon einmal neue politische Konstellationen den allmählichen Übergang von der bleiernen zur neuen Zeit markierten.

Die Hoffnung auf solche Aufbruchsstimmung – seit Jahren mit präsidentalem Nachdruck angemahnt – war auch in die neue Große Koalition gesetzt worden. Doch kaum wurde der Inhalt des Koalitionsvertrages bekannt, wollten alle, die bei den Verhandlungen nicht hatten mitspielen dürfen, gleich wieder ihren Senf dazugeben: Kürzungen in vielen Bereichen, Steuern rauf (steht das M in MwSt eigentlich noch für „Mehr“ oder nicht längst für „Mer“?) und viele kleine Trippelschritte statt mutigem Voranschreiten wurden da bekrittelt. Kurzum, die Vertreter der Restopposition betonten: Kein großer Wurf! Aber was heißt schon „großer Wurf“? Sollten wir es nicht lieber den Hundezüchtern überlassen, ab welcher Welpenzahl ein Wurf als großer zu bezeichnen ist?

Vorstellbar wäre aber auch ein ganz anderes Steuersystem, radikal vereinfacht, sodass eine Steuererklärung mühelos auf die Rückseite eines Decoders passen würde und sogar vielköpfige Modellbahnclubs mit einem einzelnen Bierdeckel auskämen:

1. Wie viel haben Sie eingenommen?
2. Wie viel haben Sie ausgegeben?
3. Schicken Sie uns den Rest.

Das wäre ein Konjunkturprogramm für den schwächelnden Binnenkonsum! Die Sparquote würde schlagartig auf null sinken, das Aufkommen bei den direkten Steuern deutlich sinken, dafür aber die indirekten, nämlich konsumabhängigen Staatseinnahmen durch die

Decke schießen! Ein Problem mit dieser Form der Veranlagung hätten nur noch ganz wenige Bürger, die vor lauter Kohle nicht wissen, was man nun noch kaufen könnte.

Es versteht sich aber von selbst, dass Modellbahner – zumal in dieser Jahreszeit – durchaus genug Anregungen finden können, um das Ende des Monats mit dem Ende des Geldes in Einklang zu bringen: Schon auf unserem winterlich kühlen Titelbild empfehlen sich gleich zwei heiße Kandidaten auf das Wärmste: Fleischmanns gelungene 76 lässt selbst notorische Epoche-III-Fans wie mich mit einem klitzekleinen

Steuern neu steuern!

Seitensprung liebäugeln und der preußische Lokschnuppen von Auhagen, dessen Vorbild im brandenburgischen Havelberg steht, wird sicher auch auf manch anderer Nebenbahn die Loks vor der Witterung schützen.

Kontostand immer noch im grünen Bereich? Kein Problem, werfen wir einen Blick ins Schaufenster unseres Fachhändlers: Von Heris steht da ein Sonderling aus der Bauart der 26,4-m-Wagen, der doppelstöckige Autotransporter DPw4ümg. Als Ladegut nicht untypisch: Adenauer-Mercedes. Oder nehmen wir den historischen RhB-Zug, den Brawa in Baugröße 2m anbietet. Wer der Null-Markierung schon näher ist, greift vielleicht zu Pikos einfachem Bi („Ach, geh'm Se gleich zwei“) und bei vierstelligem Abstand zum roten Kontobereich kommt vielleicht sogar Lemacos Ae 3/6 in Betracht.

Alles völlig utopisch, so eine Steuerreform kommt ja doch nie? Mag sein. Aber wollen wir wirklich mit Anschaffungen für unser Hobby bis zum St.-Nimmerleins-Tag warten? Wohl kaum. Wandeln wir also John F. Kennedys berühmten Satz ein wenig ab: Frage nicht, was die Industrie für dich machen könnte (jedenfalls nicht, bevor das nächste MIBA-Messeheft raus ist), frage lieber, was sie bereits für dich gemacht hat. Du bist nämlich nicht nur Deutschland, sondern auch Konjunktur – meint Ihr

Martin Knaden

Gleich zwei Neuheiten präsentiert *Lutz Kuhl* mit seinem stimmungsvollen Winterbild: Fleischmanns BR 76 ist soeben in den Fachgeschäften eingetroffen und gesellt sich dort zum gleichfalls neuen Lokschnuppen preußischer Bauart von Auhagen.



36 Auf abwechslungsreichen Betrieb legt Dr. Klaus Bauerfeind auf seiner H0-Anlage großen Wert. Zum Zug- und Rangierverkehr auf Schienen kommt in diesem Fall noch der Straßenverkehr hinzu.
Foto: Dr. Klaus Bauerfeind

86 „Grenzenlose Freiheit beim Fahren und Schalten“ verspricht die neue Manhart-Funkfernsteuerung. Gerhard Peter hat das Funky „auf Herz und Nieren“ getestet.
Foto: gp





MODELLBAHN-ANLAGE

Betriebskonzept für die private Privatbahn (1): Kein Spiel ohne Regeln	10
Ein Betriebskonzept für abwechslungsreichen Verkehr (1): Schiene und Straße	36
Individualismus in Nenngröße 0e: Waldbahn zum Spielen und Träumen	46

VORBILD

Hinten ohne zwei (BR 76)	18
--------------------------	----

MIBA-TEST

Ohne Nachläufer gehts auch ... (Fleischmann H0)	22
Hercoolles (Trix H0)	54
Glatt und stark (Fleischmann N)	56
Zentralstellwerk (Märklin)	83
Drahtlos mit Funky (Manhart)	86

NEUHEIT

Kleiner Lokschuppen mit Wasserturm (Auhagen H0)	26
Brava Brawa (2m)	58
Alle Wetter! (EEP)	88

VORBILD + MODELL

Wandel in Aidenbach	30
---------------------	----

MODELLBAU

Bock auf Bockkran?	33
Schüssel und Spiegel am Haus	44

ELEKTROTECHNIK

Fahrwege schalten (6)	72
Steuerung mit Stigma?	76
Zweirichtungs-Modul für ABC-Langsamfahrt	78

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	63
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	64
Neuheiten	91
Kleinanzeigen	98
Impressum · Vorschau	114
Jahres-Inhalt 2005	115



54 Im MIBA-Test: Gleich zwei mal der Hercules. Von Trix stammt die H0-Version, von Fleischmann das entsprechende N-Modell des kraftvollen Österreichers.
Foto: MK



46 Auf der Waldbahn von Dirk Becker steht das Spiel mit der Eisenbahn hoch im Kurs. Rolf Knipper stellt die kleine 0e-Bahn im US-Stil vor.
Foto: Rolf Knipper

Ohne Beißholz

Da war er wieder, der Geist der Comedian Hanullists, Laubach lässt grüßen. Wie schön, wenn man ein Hobby betreiben kann, ohne ständig ein Beißholz zwischen den Zähnen zu haben. Manche Foren vermitteln den Eindruck, es wäre Krieg. Umso besser, wenn höchst professionell mit dem Auge gezinkert wird, nicht nur am 1. April. Frank Zappa fragte einst: „Does humor belong to music?“ Ich finde, er gehört überall hin. Jetzt ist er wieder in der MIBA, dem „Rülps“ sei Dank!

Sven Arved Koch (E-Mail)

MIBA 10/2005, Red-Tiger-Wettbewerb

Brio-Tiger

Jeden Monat freuen meine beiden Söhne (4 und 6 Jahre) und ich uns auf die gemeinsame Lektüre der neuesten MIBA. Freude und Aufregung waren groß, als der Red-Tiger-Fotowettbewerb ausgeschrieben wurde, denn hinter unserem Grundstück verläuft die Strecke Lüneburg–Soltau der OHE. Vertreter ebendieser Lok, zunächst als Blue, später als Red Tiger, passierten ab Jahresbeginn beinahe täglich unsere Hecke. Doch kaum waren wir regelmäßig in unserem Baumhaus auf Fotoansitz, ließ sich kein Tiger mehr blicken.

Mein sechsjähriger Sohn Lennart wünschte sich nichts mehr als ein echtes Red-Tiger-Modell für seine Brio-Bahn. So entstand unter meiner Anleitung – nur mit Raspel, Schmirgelpapier, Edding und Lackstiften – aus einem vierachsigen Holzweggon eine neue Lok. Das Ergebnis erfüllt uns beide mit Stolz!

Winni Kasserra, Lüneburg

Lennarts (6 Jahre) selbst gebastelter „Red Tiger“ für die Brio-Holzeisenbahn. An Werkzeugen kamen nur Raspel und Schmirgelpapier zum Einsatz.

Foto: Winni Kasserra



Unfairer Vergleich

Auf Seite 16 gibt Horst Meier die Dauerleistung der GG1 mit 3444 kW an. Dem stellt er nicht die Dauerleistung, sondern die in Bäzold/Fiebig: Archiv elektrischer Lokomotiven, Ausgabe 1964 genannte Stundenleistung der E 18 und E 19 gegenüber. Das ist unfair. Gemäß dem genannten Buch betrug die Dauerleistung der E 18 „nur“ 2840 statt 3040 kW, die der E 19 „nur“ 3720 statt 4000 kW. Fair ist eigentlich nur der Leistungsvergleich mit der 1935, also praktisch zeitgleich, in Dienst gestellten E 18. Die E 19 kam erst fünf Jahre später. Was dennoch bleibt, ist die Tatsache, dass jeder Motor in der E 18 rund zweieinhalb mal so stark war wie jene in der GG1 und dass daher deren Mehrleistung lediglich 604 kW betrug.

Heimar Uhlmann, Neuwied

Deutlich dunkler

Fairerweise muss ich sagen, dass die Farbgebung der Pennsy-Güterzuglokomotiven auf Farbfotografien von 1940 bis 1968 stets nahezu schwarz wirkt. Ich selbst habe auch ein halbes Dutzend Modelle von Broadway Limited in Brunswick Green, die Sie ja zum Vergleich abgebildet haben, von denen ärgerlicherweise aber fast jedes einen anderen Grünnton aufweist. Die aktuellen Neuauflagen sind dabei interessanterweise deutlich dunkler eingefärbt. So falsch kann Märklin also wohl nicht liegen!

Weit mehr stören mich die sehr robusten Dachstromabnehmer. Muss im Digitalzeitalter wirklich noch echter Oberleitungsbetrieb sein, der ohnehin nur Ärger macht? Auch den Einbau einer Kadee-Kupplung hätte man besser vorbereiten müssen. Der NEM-Normschacht ist dafür keine sinnvolle Lösung.

So wird man auf dem amerikanischen Markt nicht bestehen können.

Willibald Unger, Wien

Zum Thema Preisgestaltung

Vollständiges Spektrum

Natürlich habe auch ich zuerst geschluckt, als ich den Preis des Bausatzes Fladungen las, aber von einer Fachzeitschrift erwarte ich, dass sie über das vollständige Spektrum des Hobbys berichtet. HiFi-Zeitschriften testen auch den High-End-Bereich und Automagazine Luxuskarossen. In diese Sparte gehört auch der Bausatz Fladungen. Im Übrigen beschäftige ich mich gerade mit dem Bausatz des Tiefladewagens der Firma Laser-Sachen in Spur 1 und bin von der hohen Präzision und dem Oberflächenrelief, das nach der Lackierung das Material vergessen lässt, begeistert. Man sollte Herrn Hopp danken, dass er in diesen Zeiten den Mut aufbringt, solche Bausätze zu fertigen!

Dr. Friedhelm Märker (E-Mail)

Nicht zu rechtfertigen!

Kein Wunder, dass die Modellbahnindustrie den Bach runterzugehen droht – für den Normalbürger ist dieses Hobby leider nicht mehr bezahlbar! Schon gar nicht für den Nachwuchs: Für eine Märklin-Donnerbüchse musste mein Sohn fast ein halbes Jahr sparen ...

Vorschlag zur Lösung der Misere: Wesentlich mehr Fahrzeuge im Hobby-Sortiment anbieten – zu Taschengeldpreisen! Warum legt man hierfür nicht einfach Modelle aus den 70er- und 80er-Jahren wieder auf? Wer möchte, kann diese nachträglich mit anderen Motoren ausrüsten. Oder der Hersteller bietet „Wechselgehäuse“ in heutigem Detaillierungsstandard an ...

Vor der Euro-Umstellung habe ich für das gleiche Märklin-Gleisstück DM 2,95 bezahlt. Selbst das erschien mir teuer! Jetzt kostet es Listenpreis € 2,90 und ist selbst über ebay nicht unter 2,50 zu bekommen. Eine solche Preissteigerung ist nicht zu rechtfertigen! Kein Wunder, dass die Kundschaft wegbleibt.

Frank Maedge (E-Mail)

Garantiefall?

Neben der fest installierten Modellbahn haben wir auch einen Schuhkarton voller Gleise aus Kunststoff mit Mittelleiter. Leider mussten wir die Erfahrung machen, dass diese Gleisstücke aus dem Hause „M.“ immer wieder Kunststoffteile verloren. Schlimm wurde es, als Fünfjährige aus Versehen „die Trittfestigkeit prüfen“ und dadurch der Böschungsrand einbrach. Bei einem Besuch in der Fertigung stellte ich die defekten Gleise vor und ein Mitarbeiter bestätigte: „... da gab es mal eine Produktionscharge mit schlechtem Rohkunststoff, der den Weichmacher zu rasch verliert und dann spröde wird. Die Gleise können an diesem oder jenem Prägezeichen erkannt werden.“

Mit dieser Erkenntnis setzte ich mich zu Hause hin, prüfte alle Gleise auf diese Merkmale und sandte die gefundenen Stücke zur Prüfung und ggf. zum Austausch an den Hersteller „M.“. Drei Wochen später erhielt ich einen Reparaturkostenvorschlag: 29,70 Euro für 18 Bogengleise, 11,55 Euro für sieben gerade Gleise – zu diesen Preisen kommen noch Mehrwertsteuer und Versand hinzu!

Darf man auf einen namhaften Modellbahnhersteller „sauer“ sein, wenn dieser für falsch produzierte Materialien einen „Kulanzpreis“ in Höhe des Kaufpreises auf einer Restpostenbörse fordert? Vielleicht sollte man bei der Wahl des (Material-) Herstellers auch dessen Verhalten im Garantiefall oder bei erwiesenen Fehlproduktionen berücksichtigen?

Dr. Thomas Vorderwülbecke, Coburg

MIBA 11/2005, Schaffe, schaffe ...

Mit Kompromissen behaftet

Der Leserbrief zum Beitrag „Schaffe, schaffe, Häusle baue ...“ erinnert mich ein wenig an die in den 80er-Jahren geführte Diskussion unter der Fragestellung: „Wie viel Realität darf sein auf der Modellbahn?“ Damals ging es um die Darstellung von Unglücken, militärischen Szenarien usw. Die Auseinandersetzung auf den Leserbriefseiten erfolgte über mehrere MIBA-Hefte hinweg und hatte teilweise ideologische Züge angenommen.

Belehrungen jeglicher Art halte ich unter Modellbahnern für unangemessen – sieht man einmal von „technischer Hilfestellung“ bei Elektrik, Elektronik oder ähnlichen Problemen ab. Ansonsten sollten wir immer die alte, aber dennoch so zutreffende Regel „model railroading is fun“ nicht aus den Augen verlieren und uns an dem erfreuen, was andere zustande bringen – auch wenn es nicht immer der Realität, unserem Geschmack und der beruflichen Kompetenz entspricht. Schließlich ist jede noch so vorbildorientierte Modellbahn mit Kompromissen behaftet, was ja übrigens zu den elementaren Grundlagen unseres schönen Hobbys gehört.

Stefan Franz, Schwäbisch Hall

MIBA 11/2005, Schiebung mit Rundgang

Platzangst

Ivo Cordes ist ein viel zu guter Modellbahn-Planer, als dass er nicht selbst bemerken würde, wenn ein Projekt überzogen wirkt. An mehreren Textstellen ist dieses Unbehagen denn auch deutlich nachzulesen.

Man stelle sich bitte dieses fensterlose Zimmer vor, wo man von Regalen regelrecht „eingemauert“ ist! Dies hat mit einem „in Modellbahn total eintauchen“ absolut nichts mehr zu tun und die Konstruktion erschlägt einen sicher auch dann, wenn man keine ausgeprägte Platzangst kennt. Und dann diese notwendigen, aufwändigen Hilfskonstruktionen mit Trassenübergängen in mehreren Ebenen vor der Tür?

Nein, dies ist schon vom Ansatz her eine eher schwächere Umsetzung eines ansonsten interessanten Themas. Es wäre thematisch logischer – und vom Aufwand her günstiger – gewesen, sich auf die eigentliche Rampe zu beschränken und den Bahnhof Heigenbrücken völlig wegzulassen. Was kann sich bei der Anlagenplanung schließlich Günstigeres ergeben, als wenn zum Abschluss eines Betriebsthemas die Bahnstrecke vorbildgerecht in einem Tunnel verschwindet?

Die bei diesem Entwurf notwendigerweise zu komplexen Schattenbahnhöfen passen denn auch so recht zu diesem reichlich überzogenen Konzept, mit dem selbst eingefleischte vorbildorientierte Modellbahner nicht recht glücklich werden dürften!

Bernd Eichenauer (E-Mail)



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnvoller Kürzung vor.

Betriebskonzept für die private Privatbahn (Teil 1)

Kein Spiel ohne Regeln

Vielen Lesern ist Dr. Hans-Jörg Windberg vor allem durch seine „Windbergbahn“ bekannt, eine H0-Anlage nach Motiven der Lübeck-Büchener Eisenbahn (siehe MIBA 2-4/95). Doch der Autor ist auch dabei, quasi als „Entspannungsübung“ auch noch eine LGB-Innenanlage durchzugestalten und versucht auch hier, dem Fahren einen Sinn zu geben. Über sein Betriebskonzept ohne Zeitdruck soll nachfolgend berichtet werden.



Vor kurzem las ich in einem Outing eines modellbahnbegeisterten Managers, dass er, der die Geschicke eines wichtigen Konzerns in dieser, unserer Republik zu lenken habe, in seiner knappen Freizeit einfach nur spielen möchte und sich nicht auch noch hierbei den Zwängen eines geplanten Fahrbetriebes unterordnen wolle.

Seitdem ich diese Sätze gelesen habe, wundere ich mich überhaupt nicht mehr über die zunehmenden Berichte in den Tageszeitungen über Management-Fehlentscheidungen, ist doch das, was sich hier einer höheren Berufung als angeblicher „Zwang“ in den Weg stellt, für viele andere wie auch für mich das eigentliche „Salz in der Suppe“ unseres Hobbys! Genau hier liegt meines Erachtens nämlich der Unter-

schied zwischen Kinderspiel und Erwachsenen hobby, und ich bedaure den armen Mann (fast), dass er sich dieser durchaus bereichernden Erfahrung wohl bis zum Genuss seiner Abfindung verweigern zu müssen glaubt.

Bewusst habe ich den Begriff „geplanter Fahrbetrieb“ und nicht „Fahrplan-Betrieb“ gewählt, denn dass sich sinnvoll und geplant auch ohne Zeitdruck auf der eigenen Anlage Betrieb machen lässt, möchte ich anhand meiner, auf meiner „Zweitenanlage“ angewendeten Lösung hier einmal vorstellen:

Zur Ersten die Zweite:

Meine „Zweite“ ist eine Spur-2m-Kelleranlage, die ursprünglich für die Kin-

der gedacht war, inzwischen aber (wie die Kinder) „erwachsen“ geworden ist und sich langsam zu einer vollwertigen Modellbahn mausert. Da sie sich in einer Höhe zwischen 60 cm und 1 Meter Höhe über Fußboden unterhalb meiner „Windbergbahn“ befindet, hat sie auch weitgehend deren Abmessungen.

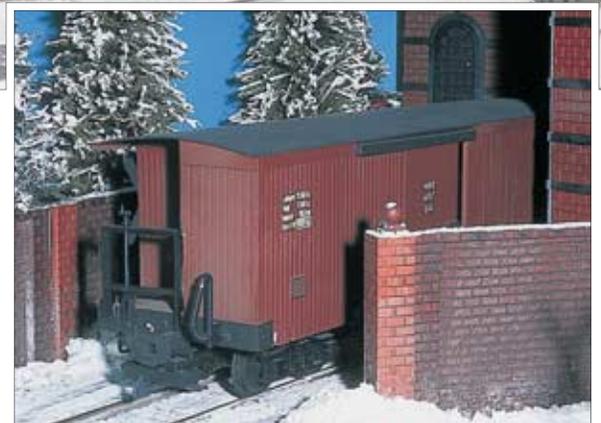
Während die H0-Anlage jedoch „streng“ am Vorbild der „Lübeck-Büchener-Eisenbahn (LBE)“ ausgerichtet ist und hier nach Fahrplan gefahren wird, verfolge ich bei der 2m-Anlage eine etwas andere Lösung: Das äußert sich nicht nur darin, dass die LGB-Anlage im Gegensatz zur H0-Bahn inzwischen eine winterliche (!) Gestaltung mit viel Schnee aufweist, sondern vor allem darin, dass die Bahn kein direktes Vorbild hat. Es handelt sich also,



Bunt, doch keineswegs zu bunt, sondern durchaus einem imaginären Bedarf nachempfunden ist der Fahrzeugpark der Bahn: Hier steht im Bw Steige die C1'-Zahnradlok NHE 61 (einer Halberstadt-Blankenburger Loktype nachempfunderer Umbau aus der LGB-Corpet Louvet), während vorne NHE 1, eine sechsachsige Mallet („eingedeutschter“ Umbau u.a. aus Teilen der LGB-„Uintah“-Mallet) hervorspitzt.

Links: Der aus einem LGB-Berninabahn-Oberleitungstriebwagens umgebaute (deutsche) Diesel-Schlepptriebswagen durchfährt nunmehr als NHE-T2 die winterlich weiße Landschaft nach Harzer Vorbild.

Rechts: Einem amerikanischen Wagen ähnelnd (und aus einem solchen entstanden) steht hier im Hof der Schraubenfabrik der vierachsige GGw 407 mit seiner eigenwilligen Bremserhaus.



wie WeWaW es in den frühen MIBA-Heften so treffend nannte, um das Konzept einer „privaten Privatbahn“, wobei dieses Konzept sicher nicht nur für die „Großspurigen“ gilt!

Bei LGB kommen mir allerdings die sich oftmals nur grob am Vorbild orientierenden „Modelle“ entgegen: Ich bin gar nicht so traurig, wenn LGB mal wieder „daneben haut“ und ein Fahrzeug herausbringt, das entweder in der Wirklichkeit auf einer anderen Spurweite fährt, manchmal sogar in einem anderen Maßstab gefertigt wurde, Vergrößerungen aufweist oder verkürzt dargestellt wurde. Die Hauptsache ist dabei nur, dass hinterher alles technisch plausibel und irgendwie zusammenpassend aussieht, wie ja auch die deutschen Privatbahnen oftmals einen

recht bunt zusammengekauften Fahrzeugpark besaßen.

Daraus sollte aber keinesfalls geschlossen werden, dass für Gestaltung und Betrieb einer „freien“ Anlage Regeln entbehrlich seien, im Gegenteil:

Auch die Wahl eines imaginären Vorbildes will mit Bedacht und Sachkunde vorgenommen werden, denn es ist bei der Auswahl „passender“ Fahrzeugmodelle natürlich nicht egal, ob es sich um ein Inselbahnmotiv, eine Feld- oder Industriebahn, eine Mittel- oder Hochgebirgsbahn handelt. Ich habe mich für eine Mittelgebirgs-Meterspurbahn nach Harzer Motiven entschieden und eine fiktive Strecke am Rande des Nordharzes „geschaffen“, eine auf westdeutschem Gebiet kurz vor dem „Eisernen Vorhang“ gelegene Privatbahn, kurz ge-

sagt die „Nordharz-Eisenbahn (NHE)“ um das Jahr 1960.

Über die Kriterien für die Namensgebung und -schöpfung auf Modellbahnanlagen habe ich bereits in MIBA-Spezial 31 berichtet. Nur so viel: Um direkte Vergleiche mit real existierenden Strecken zu erschweren, wurden als Städtenamen für die an den Strecken liegenden Ortschaften Fantasienamen ausgewählt, die meist durch Änderungen bekannter Harzer Ortsnamen entstanden: So wurde aus Wernigerode und Nordhausen bei mir „Norderode“ und „Wernshausen“ (leider war mir bei der Namensgebung der gleichnamige Ort in Thüringen noch nicht bekannt), aus Stiege wurde „Steige“, aus Michaelstein „Michelrode“ und in die Nähe des Brockens wurde ein weiterer mythi-