

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn  
JOURNAL 4/07

# Eisenbahn JOURNAL

April  
4/2007

**EINGEBÜRGERT**  
Eisenbahn im Saarland

**VIelfÄLTIG**  
Damals in Warburg

**UNBEKANNT**  
Oberammergauer ETs

**PRÄCHTIG**  
H0-Anlage Donautal



PORTRÄT NEUSTADT – ESLARN

# Letzte »Bubikopf«-Domäne

(Füllseite)





Eisenbahn-Historie Saarland: Faustpfand ➔ 12



Dampflok-Porträt pr. T 9.1: Der große Wurf ➔ 42



Anlagenporträt: Zwischen Fluss und Fels ➔ 58



Gebäudebau: Fabrik am Ende der Straße ➔ 82

FOTOS: CARL BELLINGRODT/S.L.G., BRINKER, JÜRGEN-ULRICH EBEL, DIETER HEFELE, MARTIN BRENDL

**VORBILD**

**Bilder des Monats**  
Oster-Diesel, 1822, Bayerns längster Bahn-Radweg 4

**Historie**  
Faustpfand 12

**Moderne Bahn**  
Schwäb'sche Überlandtram 26

**Historie**  
Damals in Warburg 30

**Streckenporträt Neustadt – Eslarn**  
Langer Kampf um lange Strecke 36  
Kurz-Steckbrief: Baureihe 64 „Bubikopf“ 40

**Dampflok-Porträt pr. T 9.1**  
Der große Wurf 42

**Historische Raritäten**  
Not macht erfinderisch 48

**MODELL**

**Neuheiten des Monats**  
Badische Personenwagen von Liliput,  
Zweiseitenkipper von Piko und vieles mehr 54

**Wettbewerbsanlagen / Folge 3**  
Zwischen Fluss und Fels 58

**Anlagenplanung**  
Kleines Wirtschaftswunder 68

**Spielwarenmesse 2007: Nachschlag**  
Nürnberger Nachträge 74

**H0-Kleinanlage**  
Schotter verladen 76

**Anlagengestaltung: Gebäudebau**  
Fabrik am Ende der Straße 82

**Digital: Das PluX-Schnittstellenkonzept**  
Mehr als acht Anschlüsse 88

**Messe-Vorschau Dortmund**  
„Mythos Modellbahn“ 89

**Fahrzeugbau: Weinfasswagen**  
Liebhaberstück 90

**Modellbahn im Museum**  
Alles neu in Schlüchtern 94

**RUBRIKEN**

Klartext & Leserbrief 10  
Fachhändler-Adressen 98  
Sonderfahrten und Veranstaltungen 101  
Auktionen, Börsen, Märkte 102  
Mini-Markt 103  
Bahn & Medien 108  
Bestellscheine 110  
Vorschau & Impressum 114

TITELFOTO: HEINZ ROSENKNECHT







## Oster - Diesel

*Noch recht kahl und blass wirkt die Landschaft bei Röslau im Fichtelgebirge Ende März. Doch neben dem roten „Farbklecks“ der 218-Doppeltraktion, die mit einem RE von Hof nach Regensburg im Hintergrund vorbeiführt, sorgt auch der österlich geschmückte Strauch in einem Garten nahe der Strecke für erste frühlingshafte Farbtupfer. Und die im Freien zum Trocknen aufgehängte Wäsche sowie das bereitstehende Bike künden von ersten warmen Tagen. – Dem Osterei-Schnappschuss von der Dieselmagistrale, der unserem Fotografen Michael Giegold am 31.3.2003 gelungen ist, schließen sich auch Redaktion und Verlag des Eisenbahn-Journals an und wünschen frohe Osterfeiertage 2007! Foto: GIEGOLD-PROFOT*





C5

411

1822 004-6

388





## Showdown für die 1822

*Eigentlich hätte die ÖBB-Reihe 1822 einst die Universallok für einen durchgehenden Verkehr über die Brennerstrecke werden sollen. Es blieb jedoch bei fünf Prototypen für den Einsatz unter 15 kV Wechselstrom bzw. 3 kV Gleichstrom, die von SGP (mechanischer Teil) und BBC (elektrische Ausrüstung) gebaut worden sind. Beheimatet in Innsbruck beschränkt sich ihr Einsatzgebiet mangels einer freizügigen Zulassung für Italien bis heute auf die wenigen Korridorzüge von Innsbruck über den Brenner nach Lienz. Nachdem 2005 bereits zwei Loks (1822.002 und 005) nach Polen verkauft wurden, dürfte angesichts der derzeitigen Auslieferung der neuen Mehrsystemloks der Reihe 1216 nach deren Italien-Zulassung die baldige Ablösung der 1822 bevorstehen. Am Abend des 7. Februar 2007 wartet 1822.004 mit dem REX 1873 (Innsbruck–Lienz) in Innsbruck Hbf auf die Abfahrt. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL*





## Bayerns längster Bahn-Radweg ...

*...führt seit 2005 auf der 49,8 km langen Trasse der ehemaligen Nebenstrecke von Neustadt an der Waldnaab nach Eslarn. Die von der Hauptstrecke Hof-Regensburg abzweigende Bahnlinie war nicht nur die längste unter den Oberpfälzer Lokalbahnen – denkbar lang waren zudem sowohl der einstige Werdegang als auch ihr Sterben in Etappen. Nun lässt sich also per Fahrrad auf den Spuren der seinerzeit letzten 64er-Domäne erkunden, ob Orte wie der frühere Haltepunkt Pfrentsch mit dem dahinter liegenden Fußballfeld am Waldrand noch heute so idyllisch wirken, wie es die Aufnahme der 064 295 mit Personenzug nach Eslarn vom 15.5.1973 vermittelt. – Ein Porträt der Strecke mit „Bubikopf“-Kurzsteckbrief gibt es auf den Seiten 36–41 dieser Ausgabe. FOTO: HEINZ ROSENKNECHT*





PFRENTSCH

064 296-9



Nach außen hin geben sich die Firma E.P. Lehmann in Nürnberg und ihre frühere Tochter LGB of America (LGB oA) im Streit um die Marken- und Vertriebsrechte ja noch halbwegs versöhnlich (siehe dazu auch Seite 57). Intern dürften vor allem in Nürnberg die Zeichen auf Sturm stehen: Können die Franken wie von den Amerikanern behauptet wird, nur noch in Deutschland verkaufen, herrscht in der Saganer Straße endgültig Land unter. Schon im vergangenen Jahr war

## LGB: Cui Bono?

die 150-Köpfe-Firma nur zur Hälfte ausgelastet. Zwar lässt Neu-Eigentümer Hermann Schöntag seinen Pressesprecher auf Anfrage verkünden, die strittigen Rechte seien in seinem Besitz – doch jede andere Reaktion wäre Selbstmord. Kaum erwähnenswert, dass Schöntags Kontrahenten jenseits des großen Teiches auf ihrer gegensätzlichen Position beharren.

Dass die Position der Firma wesentlich schlechter sein könnte als zugegeben, legt das diesjährige Neuheitenprogramm nahe: Modelle nach Vorbildern nicht-deutschsprachiger Länder fehlen komplett, speziell amerikanische. Auch die überaus verhaltene Reaktion des Lehmann-Chefs auf die für seine Firma existenzbedrohende Situation zeugt nicht gerade von Stärke. Eigentlich sollte in seinem Übernahmevertrag schwarz auf weiß geregelt sein, wer wo verkaufen und die Marken der Firma nutzen darf. Dann wäre es für Schöntag ein Kleines, der erfreuten Öffentlichkeit diese Passagen vorzutragen und für klare Verhältnisse zu sorgen. Nicht nur die verunsicherten Gartenbahnfreunde würden es ihm danken, sondern auch seine wieder um ihre Arbeitsplätze zitternde Belegschaft.

Es steht also anzunehmen, dass Schöntags Übernahmevertrag zu den strittigen Punkten schweigt. Auf die Umstände der vorgeblichen „Rettung“ von LGB im Advent 2006 wirft dies kein günstiges Licht. Vermutlich wurde in der harmonieschwangeren Atmosphäre der Lebkuchen- und Christkindlesstadt Nürnberg mit sehr heißer Nadel gestrickt, um der Öffentlichkeit noch vor Weihnachten einen sanften Investor für LGB aus dem Ärmel zaubern zu können – keinen Tabularasa-Sanierer Marke Märklin.

Schwarz auf Weiß müssten Marken- und Vertriebsrechte auch in jenem Vertrag festgehalten sein, mit dem zum 1. September 2006 noch-

Gesellschafter Rolf Richter die frühere Tochterfirma LGB oA an ihren neuen Besitzer „G 45“ verkaufte. An diesem Vertrag scheiden sich die Geister: Sind damals alle Marken- und Vertriebsrechte außerhalb von Deutschland mit verkauft worden (so LGB oA) oder sind sie an die Mutter zurückgefallen und daher im Besitz der Rechtsnachfolgerin E.P. Lehmann?

Da Schöntag auch hier nicht die Karten auf den Tisch legt, muss angenommen werden, dass der Vertrag nicht zu seinen Gunsten lautet. Sollte dies so sein – die Betonung liegt auf dem Konjunktiv –, haben die damaligen Gesellschafter LGB gezielt aller Rechte außerhalb Deutschlands beraubt. Keine drei Wochen später meldeten sie die Firma pleite, wohl wissend, dass keinem Investor ein auf den deutschen Markt beschränkter Neustart gelingen dürfte – vor allem nicht belastet mit einem dann völlig überdimensionierten Werk und einem weit überhöhten Personalstand.

Dagegen könnte LGB oA frei jeglicher solcher Kosten Modelle nach Bedarf beim günstigsten Anbieter produzieren lassen und unter dem guten Namen „LGB“ weltweit vertreiben. Auch ein Vertrieb in Deutschland wäre unter neuer Marke und unter Beachtung eventueller Patente kein Problem. Früher oder später fiele die ausgeblutete E.P. Lehmann ihrer ex-Tochter wie ein reifer Apfel in den Schoß. Nicht erst seit der Nürnberger Spielwarenmesse steht daher die Spekulation im Raum, ob es sich beim Verkauf der LGB oA um eine Schein-Transaktion unter Beteiligung von Strohmännern gehandelt haben könnte, also einen Versuch der Familie Richter (oder Teilen davon), kurz vor dem Ende der alten LGB deren wertvollste Besitztümer vor dem Zugriff des Insolvenzverwalters zu sichern.

Sicherlich: Spekulationen sind kein Beweis und Vermutungen keine Wahrheit. Das sollte jeder im Auge behalten, der die Entwicklung beim Nürnberger Gartenbahn-Riesen verfolgt. Das hier entwickelte Szenario muss nicht der Wirklichkeit entsprechen. Doch lässt die klassische Kriminalistenfrage „cui bono?“ („wem nutzt’s?“) kaum eine andere Antwort offen. Sollte sich der Kampf um die Bahnkonzession im Reich der Gartenzwerge nicht bald in Wohlgefallen auflösen, ist es durchaus denkbar, dass noch im Laufe dieses Jahres jemand von Amts wegen diese Frage stellt: ein Staatsanwalt.

Christoph Kutter

### Betr.: EJ 2/2007

#### Der Meistgebaute

Schon länger wollte ich einmal ein paar lobende Worte zu Ihren Artikeln über Wagentypen loswerden. Nun nehme ich den Beitrag zum Cid 21 in Vorbild und Modell zum Anlass, dies zu tun. Besonders freut es mich, dass die Artikel den (oder die) behandelten Wagen heutzutage mindestens einmal in einem tollen großen Bild zeigen. Dies ist mehr wert als zehn weitere kleine Bilder zum jeweiligen Fahrzeug, wie es in früheren Artikeln häufig der Fall war. Denn vor allem unter dem Aspekt eines möglichen Nachbaus im Modell sind solche großformatigen Aufnahmen in Verbindung mit den Grundriss- und Maßzeichnungen zur Erfassung von Details sehr hilfreich.



Dietmar Fedder, Hamburg

#### Titelseite

Insgesamt gab es im Februarheft wieder eine interessante Themenmischung. Weniger begeistert hat mich diesmal allerdings die Titelseite. Zum einen fand ich das Titelfoto nicht besonders gelungen (vor allem hinsichtlich des Aufnahmewinkels!), zum anderen empfand ich auch

die Texte auf der Titelseite als besonders schlecht lesbar. Hier müsste es doch bessere Platzierungen geben.

Werner Gump, Aschaffenburg

#### Antwort d. Red.:

Ja, die Titeltexthe waren teils schlecht lesbar. Wir arbeiten an besseren Lösungen!

### Betr.: EJ 3/2007

#### Es werde Licht

Meinen Glückwunsch zu diesem informativen, umfassenden und gut aufbereiteten Artikel. Damit hat das EJ endlich mal ein Thema aufgegriffen, über das speziell in Modellbahnerkreisen zwar gerne geredet wird, die wenigsten aber etwas wissen. Bei einem der Bildkommentare auf S. 16 haben sich Ihre Redakteure freilich verheddert: 56er ist nicht gleich 56er! Die 56 119 ist keine von der DRG umgebaute G 8.1 mit Laufachse, sondern eine der relativ seltenen dreizylindrigen G 8.3, also eine „gekappte“ G 12.

Paul Busch, Schorndorf



Sagen auch Sie uns Ihre Meinung! Brief an: Redaktion Eisenbahn-Journal, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck • E-Mail an: redaktion@eisenbahn-journal.de