



EGGER-BAHN® ergänzt mit den neuen OEG-Reisezugwagen das begehrte Modell des «feurigen Elias» in idealer Weise zum kompletten Zug. Passend zur Museumsqualität des «feurigen Elias» sind die dazugehörigen vierachsigen Reisezugwagen umfassend überarbeitet und zu einer dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Qualität aufgewertet worden. Dank der verschiedenen Betriebsnummern steht dem anspruchsvollen Modellbahner nun ein kompletter Zug zur Verfügung.

Damit für den «feurigen Elias» die dazugehörigen OEG Reisezugwagen in einer gleichen Qualität zur Verfügung stehen, ist das bestehende Modell umfassend überarbeitet worden. So sind die Plattformen komplett neu gestaltet worden und verfügen nun über Plattformwände mit grössenrichtigen Fenstern mit Acrylglaseinsätzen und vorbildrichtige, feindetaillierte Plattformgeländer. Eine Inneneinrichtung mit dunkler Holzimitation, der einseitige Bremskurbelkasten und nunmehr korrekt dimensionierte Treppenstufen runden die Eingangspartie des Wagens harmonisch ab.

Neu verfügt der Wagen über eine komplette Inneneinrichtung bis hin zu den in allen Details wiedergegebenen. Auf Wunsch wird das Modell gegen Aufpreis auch mit Passagieren geliefert.

Dank der neugestalteten Fensterpartie aus Acrylglas mit den passgenau aufgesetzten Holzrahmenimitationen, dem feingeätzten und aufgesetzten OEG-Emblem und den verschiedenen goldfarbenen Beschriftungen strahlt das Fahrzeug – zumindest im Zustand nur mit dezent feinem Finish – einen für Lokalbahnen fast etwas unangemessenen Hauch von Luxus aus.

Mit dem Refit des Wagens wird sowohl dem charakteristischen «EGGER-BAHN®»-Outfit der sechziger Jahre wie auch den Anforderungen eines neuzeitlichen Modells in Museumsqualität Rechnung getragen und ein zusammen mit dem «feurigen Elias» vorbildgerechter Zwei- oder Dreiwagenzug stellt zweifellos auf jeder Nebenbahn einen absoluten Höhepunkt dar. Der Wagen ist in den vier Betriebsnummern 113, 119, 127 und 131 in normalem, aber auch stärkere Betriebsspuren zeigenden Finish – sowie auf Wunsch auch mit Passagieren besetzt – lieferbar.



2003.600.31 OEG Lokalbahn-Reisezugwagen B4 131 passend zum «feurigen Elias». Bild: EGGER-BAHN® / bk



OEG Lokalbahn-Dampflokomotive «Feuriger Elias» mit Zweiwagenzug auf grosser Fahrt. Bild: EGGER-BAHN® / bk



EGGER-BAHN® fährt auf Kurs und erweitert das Programm. Als erste Lokomotive erscheint die Feldbahn-Diesellok in der ursprünglichen kurzen Version mit einer Länge über Puffer von 43 mm in Messingfeigusstechnologie. Durch das hohe Betriebsgewicht der Lokomotive resultieren im Verbund mit dem Universalfahrwerk dank dessen ausgezeichnet bemessenem Auslaufverhalten hervorragende Laufeigenschaften, so dass selbst komplizierte Weichenverbindungen wie beim Original langsam und sicher befahren werden können.

Verschiedene Details, wie z.B. geschlossene Führerhaustüren, eingesetzte feindetaillierte und farblich abgestimmte Griffstangen, Fabrikschilder etc. stellen gegenüber der seinerzeitigen Ausführung Neuerungen dar, mit denen das charakteristische «EGGER-BAHN®-Outfit» voll zur Geltung kommt. Mit ihrer kurzen Form und der realitätsnahen Farbgebung mit leichten Verwitterungsspuren verfügt die kleine Lok mit dem grossen Charme über das typische feldbahnmässige Outfit, wie wir es alle aus der verklärten Erinnerung an die guten alten Zeiten unserer Eltern und Grosseltern kennen. Die 69g schwere Maschine eignet sich sowohl für den leichten Betrieb in Ziegeleien, Kieswerken, Hafen- und Industrieanlagen wie auch als robustes Traktionsmittel für Feld- und Waldbahnen mit erhöhten Leistungsanforderungen.



Gmeinder-Diesellok 1001.600.11 mit roter Fahrwerksschürze und Betriebsnummer 1. Foto: EGGER-BAHN®/ fotobeni



Gmeinder-Diesellok 1001.600.27 mit grauer Fahrwerksschürze und Betriebsnummer 7. Foto EGGER-BAHN®



EGGER-BAHN® setzt Dampf auf und erweitert das Programm. Als erste Dampflokomotive erscheint die legendäre kleine O&K Feldbahn-Dampflokomotive (LüP 49 mm) in gediegener Messingfeinsusstechnologie. Durch das hohe Betriebsgewicht der Lokomotive resultieren im Verbund mit dem Universalfahrwerk dank dessen ausgezeichnet bemessenem Fahr- und Auslaufverhalten vorbildliche Laufeigenschaften. Damit können selbst Rangiermanöver über komplizierte Weichenverbindungen wie beim Original langsam und sicher ausgeführt werden.

Verschiedene Details wie z.B. aufgesetzte Betriebsnummern, Firmenschilder, eingesetzte feindetaillierte Griffstangen, Dachrinnen etc. stellen gegenüber der seinerzeitigen Ausführung Neuerungen dar, mit denen sowohl das charakteristische «EGGER-BAHN®-Outfit» als auch die Attribute eines Messingmodells voll zur Geltung kommen. Mit ihrer realitätsnahen Farbgebung mit leichten Verwitterungsspuren verfügt die kleine Dampflokomotive mit dem grossen Charme über das typische feldbahnmässige Outfit wie wir es alle aus der Erinnerung an die guten alten Zeiten unserer Eltern und Grosseltern kennen. Die dank Zusatzgewichten über 80g schwere Maschine eignet sich sowohl für den leichten Betrieb in Ziegeleien, Kieswerken, Hafen- und Industrieanlagen wie auch als robustes Traktionsmittel für Feld- und Waldbahnen mit erhöhten Leistungsanforderungen.



Feldbahn-Dampflokomotive 1002.600.12 mit Betriebsnummer 2.
Foto: EGGER-BAHN®/fotobeni



Feldbahn-Dampflokomotive 1002.600.13 mit Betriebsnummer 3.
Foto EGGER-BAHN®



EGGER-BAHN® fährt weiter auf Kurs und erweitert das Programm. Als zweite Diesellokomotive erscheint 2007 die Bauzug-Diesellok in der ursprünglich geplanten kurzen Version von 43 mm in Messingfeingusstechnologie. Durch das hohe Betriebsgewicht der Lokomotive resultieren im Verbund mit dem Universalfahrwerk dank dessen ausgezeichnet bemessenem Auslaufverhalten hervorragende Laufeigenschaften. Damit können selbst Rangiermanöver über komplizierte Weichenverbindungen wie beim Original langsam und sicher ausgeführt werden.

Verschiedene Details, wie z.B. aufgesetzte Betriebsnummern, eingesetzte feindetaillierte Griffstangen, Dachrinnen sowie hölzerner Vorbau und Suchscheinwerfer etc. stellen gegenüber der seinerzeitigen Ausführung Neuerungen dar, mit denen das charakteristische «EGGER-BAHN®-Outfit» voll zur Geltung kommt. Mit ihrer kurzen Form und der realitätsnahen Farbgebung mit leichten Verwitterungsspuren verfügt die kleine Lok mit dem grossen Charme über das typische feldbahnmäßige Outfit wie wir es alle aus der verklärten Erinnerung an die guten alten Zeiten unserer Eltern und Grosseltern kennen. Die 69 g schwere Maschine eignet sich sowohl für den leichten Betrieb in Ziegeleien, Kieswerken, Hafen- und Industrieanlagen wie auch als Traktionsmittel für Bauzüge bei Feld- und Waldbahnen.



Bauzug-Diesellok 1004.600.14 mit roter Fahrwerksschürze und Betriebsnummer 4. Foto: EGGER-BAHN®/fotobeni



Bauzug-Diesellok 1004.600.29 mit grauer Fahrwerksschürze und Betriebsnummer 9. Foto: EGGER-BAHN®/fotobeni



EGGER-BAHN® fährt mit Volldampf und komplettiert das Programm. Als zweite Dampflokomotive erscheint die Bn2t-Nebenbahn-Dampflokomotive in der gewohnten, bekannten und gediegenen Messingfeigusstechnologie. Durch das hohe Betriebsgewicht der Lokomotive resultieren im Verbund mit dem Universalfahrwerk dank dessen ausgezeichnet bemessenem Fahr- und Auslaufverhalten vorbildliche Laufeigenschaften. Damit können selbst Rangiermanöver über komplizierte Weichenverbindungen wie beim Original langsam und sicher ausgeführt werden.

Verschiedene Details wie z.B. aufgesetzte Betriebsnummern, Firmenschilder, eingesetzte feindetaillierte Griffstangen und vorbildrichtige Laternen etc stellen gegenüber der seinerzeitigen Ausführung Neuerungen dar, mit denen sowohl das charakteristische «EGGER-BAHN®-Outfit» als auch die Attribute der Vorbildlokomotive der steiermärkischen Landesbahn als Messingmodell voll zur Geltung kommen. Dank der realitätsnahen Farbgebung im schwarzen Ursprungszustand und mit leichten Verwitterungsspuren versehen wie auch im Kleid der berühmten «Stainz 2» ist die kleine Dampflok ein echtes Highlight. Die 98g schwere Maschine eignet sich sowohl für den vorbildmässigen Nebenbahnbetrieb wie auch als schweres Traktionsmittel für Feldbahnen mit hohen Leistungsanforderungen. Der im Vorbild 1892 erbauten Lokomotive liegt ein Austauschschornstein bei, so dass die Lok wahlweise mit oder ohne Funkenfängeraufsatz gefahren werden kann.



Bn2t Nebenbahn-Dampflokomotive 1005.600.15 mit Betriebsnummer 5 – Variante Nebenbahn-Dampflokomotive. Foto: EGGER-BAHN®/bk



Bn2t Nebenbahn-Dampflokomotive 1005.600.22 mit Betriebsnummer 2 – Variante «Stainz 2». Foto: EGGER-BAHN®/bk



EGGER-BAHN® fährt auf solider Spur und komplettiert das Programm. Als dritte Dampflokomotive erscheint die OEG Lokalbahn-Dampflokomotive «Feuriger Elias» in zwei verschiedenen Ausführungen. Das hohe Betriebsgewicht von rund 125 g verleiht der Lokomotive im Verbund mit dem Universalfahrwerk dank dessen ausgezeichnet bemessenem Fahr- und Auslaufverhalten vorbildliche Laufeigenschaften, so dass vorbildgerechte Reisezüge gebildet und auch Fahrten über komplizierte Weichenverbindungen wie beim Original langsam und sicher ausgeführt werden können.

Verschiedene Details wie z.B. die perfekt detaillierte Dachgestaltung, die weitestgehend nachgebildete Kessel- und Innenraumausführung (mit Kesselarmaturen, Bedienungselementen, Wasser- und Kohlekästen etc.), freistehende Laternen, eingesetzte feindetaillierte Griffstangen, Fabrikschilder und Beschriftung sowie die bis auf wenige Kompromisse originalgetreue Fahrwerksverkleidung etc. stellen gegenüber der seinerzeitigen Ausführung Neuerungen dar, mit denen sowohl das charakteristische «EGGER-BAHN®»-Outfit wie auch die Attribute eines gepflegten Messingmodells voll zur Geltung kommen. Mit ihrer realitätsnahen Farbgebung mit leichten Verwitterungsspuren verfügt die kleine Lok über das typische Betriebsaussehen eines im täglichen Dienst stehenden Traktionsmittels einer Überland-Strassenbahn.



OEG Lokalbahn-Dampflokomotive «Feuriger Elias» 1006.600.11 mit Betriebsnummer 101 im Zustand der späten zwanziger Jahre; einmalige Serie 2013. CAD-Bild: EGGER-BAHN® / dw



OEG Lokalbahn-Dampflokomotive «Feuriger Elias» 1006.600.12 mit Betriebsnummer 102 im Zustand der sechziger Jahre. CAD-Bild: EGGER-BAHN® / dw



EGGER-BAHN® gibt weiter Gas und komplettiert das Programm. Als Jahresneuheit 2010 erscheint die silberfarbene Feldbahn-Diesellok 1007 in der ursprünglichen kurzen Version von 43 mm in Messingfeigusstechnologie. Durch das hohe Betriebsgewicht der Lokomotive resultieren im Verbund mit dem Universalfahrwerk dank dessen ausgezeichnet bemessenem Auslaufverhalten hervorragende Laufeigenschaften, so dass selbst komplizierte Weichenverbindungen wie beim Original langsam und sicher befahren werden können.

Verschiedene Details, wie z.B. geschlossene Führerhaustüren, eingesetzte feindetaillierte und farblich abgesetzte Griffstangen, Fabrikschilder etc. stellen gegenüber der seinerzeitigen Ausführung Neuerungen dar, mit denen das charakteristische «EGGER-BAHN®-Outfit» auch bei dieser Lok voll zur Geltung kommt. Mit ihrer kurzen Form und der realitätsnahen Farbgebung mit leichten Verwitterungsspuren verfügt die kleine Lok mit dem grossen Charme über das typische feldbahnmässige Outfit, wie wir es alle aus der verklärten Erinnerung an die guten alten Zeiten unserer Eltern und Grosseltern kennen. Die 69 g schwere Maschine eignet sich sowohl für den leichten Betrieb in Ziegeleien, Kieswerke, Hafen- und Industrieanlagen wie auch als robustes Traktionsmittel für Feld- und Waldbahnen mit erhöhten Leistungsanforderungen.



Gmeinder Diesellok 1007.600.11 mit roter Fahrwerksschürze und Betriebsnummer 1. Foto EGGER-BAHN®



Gmeinder Diesellok 1001.600.17 mit roter Fahrwerksschürze und Betriebsnummer 7. Foto EGGER-BAHN®



Das neue EGGER-BAHN® Universalfahrwerk ist mit einem 12 V DC Motor von 0.75 W Leistung aus dem Hause des schweizerischen Präzisionsmotorherstellers Maxon ausgerüstet und verfügt damit über eine ausserordentlich starke und zuverlässige Kraftquelle von höchster Qualität.

Das auf die Motordaten abgestimmte Getriebe ist für eine dem Vorbild entsprechende Geschwindigkeit von 2–40 km/h ausgelegt. Dank dem für Modelleisenbahnen völlig neuen Konstruktionsansatz bei der Getriebeanordnung kann trotz der geringen Platzverhältnisse enorm viel wertvolles Volumen für die Schwungmasse gewonnen werden. Diese ist direkt auf die Motorwelle aufgezogen, hat ein Gewicht von 7.2 g und nimmt eine hohe Inertialenergie auf. Dadurch und im Verbund mit der hochpräzisen Fertigungstechnologie des schweizerischen Mikrogetriebebaus resultieren optimale Laufeigenschaften, die selbst allerhöchsten Ansprüchen vollauf zu genügen vermögen. Mit dem grosszügigen Auslaufverhalten auch aus kleinsten Geschwindigkeiten können selbst komplizierte Weichenverbindungen langsam und gleichförmig befahren werden. Der Auslauf aus $v = 40 \text{ km/h}$ beträgt 18 cm und misst bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h mit 5 cm immer noch eine ganze Loklänge.

Das einschliesslich der Schwungmasse vollständig gekapselte Präzisionsgetriebe ist mit einer werkseitigen Spezialschmierung versehen und bedarf keinerlei Wartung.

Vor der Freigabe der Serienproduktion sind die Vorserienmodelle ausführlichen Tests unterzogen worden. Die ausserordentlich hohe Qualität des neuen EGGER-BAHN® Universalfahrwerks zeigt sich unter anderem dadurch, dass in einem rund halbjährigen Dauerbetriebsversuch pro Fahrwerk in ununterbrochener Fahrt mehr als 1250 km zurückgelegt worden sind, was der Luftliniendistanz von Rotterdam (NL) quer durch Europa und die Schweiz nach Rom (I) entspricht.

Die Räder entsprechen im äusseren Design den Rädern wie sie bei den EGGER-BAHN® Lokomotiven in den Jahren 1964 bis 1966 zur Anwendung gelangt sind. Damit ein freizügiger Einsatz auf allen ehemaligen EGGER-BAHN® Schienen und dem heute handelsüblichen Gleismaterial möglich ist, sind die Radreifenprofile nach NEM mit 0.8 mm hohen Spurkränzen und feinstgedrehter Lauffläche aus absolut rostfreiem Stahl gefertigt.

Zur Aufnahme der Befestigungsschrauben für die Pleuel- und Kuppelstangen der Dampflokotiven sind die erforderlichen Gewinde seitlich präzise versetzt angeordnet und garantieren im Verbund mit den jedem Fahrwerk beiliegenden Kuppelstangen einen absolut perfekten Fahrbetrieb.

Anstelle des damaligen Stromabnehmer-Isolierklotzes, resp der Magnakraft-Magnete finden die Freunde der EGGER-BAHN® neu eine Nachbildung eines kompletten, feinstdetaillierten Bremsgestänges, wie es schon in den ersten Entwürfen von 1963 für die Feldbahn-Dampflokotive vergesehen gewesen ist.

Das neue EGGER-BAHN® Universalfahrwerk 6601 kann in sämtliche Ausführungen aller jemals produzierten EGGER-BAHN® und JOUEF®/EGGER-BAHN® Lokomotiven mit einer Länge über Puffer von 49 mm sowie den Dampftriebwagen freizügig eingesetzt werden.





EGGER-BAHN® verkörpert mit ihrem unverwechselbaren Charme und Design die Feldbahnromantik schlechthin. Seit fünfzig Jahren erfreuen die kleinen Modelle mit dem grossen Charme die Modellbahner ebenso wie die Freunde und Spezialisten der Feldbahnen. Seit der ersten Präsentation an der Messe von 1963 steht der Name EGGER-BAHN® synonym für Feld- und Industriebahnen und das kleine Bähnchen erfreut sich ungebrochener Beliebtheit.

Was sich vor 50 Jahren den Initianten als die ultimative Herausforderung stellte, nämlich das Unterbringen der damals handelsüblichen, vergleichsweise grossen Motoren in einem derart kleinen Modell, hat sich im Nachhinein – im Verbund mit der Modellwahl – als echter Glücksfall erwiesen. Der Umstand, dass die ersten Loks quasi um den Motor herum konstruiert werden mussten, hat die Gründerväter der Bahn dazu angetrieben, das Design der Fahrzeuge behutsam und mit viel Fingerspitzengefühl so zu gestalten, dass sie allesamt «stimmig» wirken und das Original unverkennbar und mit Charme wiedergegeben wird. Dank dieser Strategie übt die EGGER-BAHN® auch heute noch die gleiche faszinierende Wirkung auf den Betrachter aus wie sie das bereits vor 50 Jahren an der ersten Präsentation auf ihre unverkennbar eigene Art getan hat.

Aus Anlass dieses Jubiläums erscheint die erste Lokomotive – die kleine Feldbahn-Diesellokomotive – in einer einmaligen Auflage in reinem Silber. Sie ist ein absolutes Schmuckstück und eine zeitlose, würdige Reverenz an die Gründer der EGGER-BAHN®, Dr. Ing. Theodor Egger und dessen Bruder Johannes Egger sowie den im Hintergrund tätigen Designer, Dr. Ing. Wolfram Ziegler, welche mit dem ihnen eignen Pioniergeist vor 50 Jahren die kleine Bahn mit dem grossen Charme aus der Taufe gehoben haben.



Feldbahn-Diesellok, Jubiläumsmodell in Reinsilber
«50 Jahre EGGER-BAHN®»; 1001.600.50; einmalige Serie 2013.
Bild: EGGER-BAHN® / dw