

Mit DVD  
Film in Vollversion

Deutschland € 7,40 Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00  
B7539 E ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



November  
2017

## Baureihe 41 Das Multitalent



**BR 41**  
Mikado für schnelle  
Güterzüge  
Laufzeit: 43 Minuten

Plus:  
Preisverleihung „Goldenes Gleis“ 2017  
Gesamtlaufzeit: 124 Minuten!



INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG



Jubiläum: 125 Jahre Bahnhof Krumbach  
Anlage vom Meister: Brandls Bahnhof Lauterhofen  
Anlagengestaltung: Bahnsteig-Gepäckaufzüge

# Rollenprüfstände



Abbildungen zeigen Beispiel in Spur TT

Lieferung erfolgt ohne Lok

- Art.-Nr. 37-2001 - Mazerò**  
Rollenprüfstand Spur N (240 mm), inklusive 2 Rollböcke und Etui
- Art.-Nr. 37-2002 - Mazerò**  
Rollenprüfstand Spur N (330 mm), inklusive 2 Rollböcke
- Art.-Nr. 37-2003 - Mazerò**  
Rollenprüfstand Spur N (540 mm), inklusive 2 Rollböcke
- Art.-Nr. 37-2004 - Mazerò**  
Rollenprüfstand Spur N (1.000 mm), inklusive 1 Rollbock und zusätzlichem Mittelteil

Je 49,00 €

**Technische Daten...**

Alle Verbindungsteile sind aus unverwüstlichem POM Kunststoff gefertigt | Die Führungsstangen und der Mittelteil sind aus stabilem Edelstahl-Vollmaterial V2A | Die Rollbockachsen bestehen aus speziellem oberflächengehärtetem Stahl | Die Präzisions-Konturengleitlager sind aus speziellem Messing gefertigt



8,50 €

**Art.-Nr. 37-2005 - Mazerò**  
Rollbock Spur N - Zum Aufgleisen einer Achse



79,00 €

**Art.-Nr. 37-2006 - Mazerò**  
Geschwindigkeits-Messsystem „Max“ Spur N



9,00 €

**Art.-Nr. 37-2009 - Mazerò**  
Seitenteil Spur N - Zur Stabilisierung bei besonders schweren Lokomotiven

## Lokdecoder von Doehler & Haass

Abb. zeigt Decoder Miniaturmotoren DH06A ohne Anschlussdrähte (6-polig)



Abb. zeigt Decoder DH10C NEM651 (6-polig) mit Flachbandkabel



Abb. zeigt Decoder DH16A PluX16 mit 9 Anschlusslitzen



Art.-Nr.	Bezeichnung	Digitalsystem	Maße (mm)	Spurweite	Preis
22-DH05C-0	Mikro-Lokdecoder DH05C ohne Anschlussdrähte (6-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	13,2 x 6,8 x 1,4	Spurneutral	29,90 €
22-DH05C-1	Mikro-Lokdecoder DH05C NEM 651 (6-polig) mit Flachbandkabel	DCC, MM, SX1, SX2	13,2 x 6,8 x 1,4	Spurneutral	30,90 €
22-DH06A	Fahrzeugdecoder für Miniaturmotoren DH06A ohne Anschlussdrähte (6-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	16,0 x 9,3 x 3,4	Spurneutral	24,90 €
22-DH12A	Fahrzeugdecoder DH12A PluX12	DCC, MM, SX1, SX2	14,5 x 8,0 x 3,0	Spurneutral	30,90 €
22-DH10C-0	Fahrzeugdecoder DH10C ohne Anschlussdrähte (6-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	14,2 x 9,3 x 1,5	Spurneutral	27,90 €
22-DH10C-1	Fahrzeugdecoder DH10C NEM 651 (6-polig) mit Flachbandkabel	DCC, MM, SX1, SX2	14,2 x 9,3 x 1,5	Spurneutral	28,90 €
22-DH10C-3	Fahrzeugdecoder DH10C mit 6 Anschlusslitzen (145 mm)	DCC, MM, SX1, SX2	14,2 x 9,3 x 1,5	Spurneutral	29,90 €
22-DH16A-0	Fahrzeugdecoder DH16A ohne Anschlussdrähte (16-polig)	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	29,90 €
22-DH16A-2	Fahrzeugdecoder DH16A NEM 652 (8-polig) mit Anschlusskabel	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	32,80 €
22-DH16A-3	Fahrzeugdecoder DH16A mit 9 Anschlusslitzen (145 mm)	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	31,90 €
22-DH16A-4	Fahrzeugdecoder DH16A PluX16	DCC, MM, SX1, SX2	16,7 x 10,9 x 2,8	Spurneutral	31,90 €
22-DH18A	Fahrzeugdecoder DH16A Next18	DCC, MM, SX1, SX2	13,5 x 9,0 x 2,8	Spurneutral	30,90 €

Ab 50,- Warenwert liefern wir Ihnen die Ware innerhalb Deutschlands portofrei nach Hause. Modellbahnshop Sebnitz | Versandhandel | Lange Str. 62 | 01855 Sebnitz | info@modellbahnshop-sebnitz.de Tel.: 03 59 71-80 93 50 oder 80 50 9 | Fax: 03 59 71-80 45 8 | WhatsApp: 03 59 71-80 93 50





## VORBILD

### 4 Impressionen

Vergangene Wegzeichen

### 14 Titelthema mit DVD

Baureihe 41: Die über sich hinauswuchs

### 28 Zeitreise

Wiesbaden Hbf, 1971

### 36 Bild des Monats

Schluss mit Genuss im Saaletal

### 38 Jubiläum

125 Jahre Bahnhof Krumbach

### 44 Impressionen

Janas 4000-PS-Lok

### 47 Galerie

Bilder von Axel Johanßen

## MODELL

### 58 Neues Modell

Baureihe 152 in H0 von Piko

### 60 Anlagenporträt

Brandls Bahnhof Lauterhofen

### 70 Dioramenkönig II/Folge 1

So baut der *neue* König!

### 76 Detail-Bastelei

Luxus fürs Gepäck

### 82 Anlagengestaltung

Brücken mal anders

### 86 Anlagenausstattung

Faller Car System

### 92 Fahrzeug-Umbau

Wende-Pionier für Wechselstromer

## RUBRIKEN

### 10 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

### 54 Neuheiten

Modelle des Monats

### 98 Händler, Börsen & Mini-Markt

### 105 Leserpost und Messevorschau

### 106 Vorschau und Impressum



# Vergangene Wegzeichen



TEXT UND FOTOS:  
JOACHIM SEYFERTH



LINKE SEITE: Stille Idylle im Lahntal bei Gräveneck, begleitet vom Wegzeichen auf steinernem Thron (2. Juni 1983).

OBEN: Hausnummer für den Feierabend: Eisenbahner-Garten an der Abzweigstelle Waldstraße der Aartalbahn (6. Mai 1983).

LINKS: Momentaufnahme einer Streckenwanderung im Kinzigtal bei Ehlenbogen – noch 39,5 Kilometer bis Eutingen im Gäu (17. Juni 1981).

KLEINE BILDER: Steinerne Collage am Bahnsteig in Assmannshausen (27. März 1990) und Würfelstein bei Bleidenstadt (6. Mai 1982).

**N**ein, die Deutsche Bundesbahn war nicht arm, defizitär oder minderbemittelt. Sie war in Wirklichkeit steinreich. Denn neben den unzählbaren Schottersteinen, denen auch neumodische Erfindungen wie die betonhaltige Feste Fahrbahn ihren übergroßen Rang kaum streitig machen können, besaß sie Abertausende der akkurat behauenen und meist weiß bestrichenen Monolithen, die über die Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte die zurückgelegte Schienen-Wegstrecke gemessen und den Standort markiert haben: die Kilometersteine. Auf den meisten Strecken längst durch die blechernen Kilometertafeln an Bahnstrommasten oder Betonpfählen ersetzt, fristeten sie zuletzt meist ungepflegt, zugewachsen und vergessen ihr steinaltes Schicksal, bis ein Gleisumbau oder eine Streckenmodernisierung sie für immer vom Rande des Schienenstrangs tilgte.

Ein paar davon sind noch übrig geblieben oder vergessen worden und sie sind Überbleibsel von Eisenbahnepochen, in denen noch Dampflokomotiven, Streckenläufer und Edmonson'sche Fahrkarten selbstverständlich waren. Lokführer, Heizer, Güterzugschaffner, Zugführer und andere Eisenbahner guckten bei der Orientierungssuche buchstäblich auf sie hinab und gaben ihre Ziffern an die Stellwerker weiter: „Ja, hier ist der Dg 6357 – wir stehen am Kilometer 83,6 und haben Dampfangel!“ Für den Streckenläufer bedeuteten immer die gleichen Steine das erlösende Ende der Lauferei und für viele Reisende boten sie die Grundlage für



eine Rechenaufgabe bezüglich der Zuggeschwindigkeit oder dem Pünktlichkeitsgrad bei der ersehnten Ankunft. Zahlreichen Eisenbahnern und Zulieferern gaben sie Arbeit: Bahnmeistereien, Steinbrüchen, Malern.

Und das schon ewige Zeit, vom Anbeginn der Eisenbahn überhaupt: Die ersten Kilometersteine besaßen lediglich aufgemalte Ziffern und jede Eisenbahn- bzw. Länderbahnverwaltung hatte eigene Formen und Beschriftungen. Nach den Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts bekamen sie eine weitgehend vereinheitlichte Größe sowie eingravierte und schwarz ausgelegte Ziffern. Anschließend ging die Deutsche Reichsbahn dazu über, die Kilometersteine aus Stahlbeton zu fertigen, doch dadurch konnten beileibe nicht alle älteren Kilometersteine verdrängt werden, die teilweise noch bis heute die Zeiten überdauert haben – ihre größte Gefahr

sind nunmehr die Zeiten größerer Gleiserneuerungen und Streckensanierungen. Anfang der Siebzigerjahre begann man sowohl bei der DR als auch bei der DB, aus Gründen einer besseren Sichtbarkeit die Kilometersteine durch Blechtafeln an Betonpfählen oder an den Oberleitungsmasten zu ersetzen, die alten Kilometersteine blieben meist in der unmittelbaren Nähe der neuen Tafeln stehen, die alle 200 Meter anzutreffen sind.

Die weißen Steinzwerge standen an allen Strecken, deren Länge mehr als einen Kilometer beträgt – sogar an Anschlussbahnen. Oben stand jeweils die Kilometer-, unten die Hektometerangabe. Steine mit der geraden Hektometerzahl standen links, die mit der ungeraden rechts des Gleises in Richtung der Kilome-

trierung. Im „Polizeireglement für die Eisenbahnen Deutschland“ hieß es dann mit Wirkung vom 1. Januar 1886 dazu auch: „Die Bahn ist mit Abteilungszeichen zu versehen, welche bei Tage vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind und Entfernungen von ganzen und 1/10 Kilometer angeben.“ Der Nullpunkt einer Kilometrierung lag (und liegt) übrigens in der Regel in Höhe Mitte des Empfangsgebäudes der Ausgangsstation – so mancher Reisende war ob der doch recht großen Markierung „00“ wohl etwas irritiert, konnte doch zumindest in unmittelbarer Nähe kein „stilles Örtchen“ entdeckt werden ...

In den Anfangstagen der Eisenbahn wurde nach dem Vorbild der Straßen und Chausseen freilich noch in Meilen gemessen – noch 1870 schwankten die Meilen-



LINKE SEITE OBEN: **Farbloser Stein und farblose Jahreszeit** (Moselweinbahn in Reil, 26. Dezember 1981).

LINKE SEITE UNTEN: **Stolzer Monolith an der Main-Weser-Bahn** zwischen Groß Karben und Dortelweil – 212 249 fährt allerdings nicht bis Kassel (20. Mai 1992).

RECHTS V.O.N.U.: **Vergangene Wegzeichen an der Hauptbahn** oben am Feldrand bei Eltville (17. August 1985), in der Mitte als „Triumphbogen“ für den Stelldraht (bei Hochheim am Main, 20. Oktober 1985) und unten als Opfer des Gleisumbaus zwischen Wiesbaden-Schierstein und Niederwalluf (24. Juli 1985).

LINKS: **Der Kleinste im Bunde** – typisches Nebenbahn-Ensemble an der Aartalbahn zwischen Chausseehaus und Eiserne Hand (21. Juli 1983).

längen in Deutschland zwischen 7,419 km in Bayern und 9,206 km in Kurhessen! Sinngemäß erschien bereits im Jahre 1835 in der Druckschrift „Die Eisenbahn zwischen Köln und Eupen“ folgender Wortlaut: „Sowohl zur Annehmlichkeit der Reisenden, als auch zur Beförderung der Regelmäßigkeit des Dienstes auf den Eisenbahnen ist es angemessen, die Bahn in Abtheilungen zu zerlegen, und durch stark ins Auge fallende Zeichen abzugrenzen. Die passendste Eintheilung ist die in Meilen und Theilen derselben mit Untertheilungen von hundert zu hundert Ruthen in derselben Art, wie die Strecken auf den Chausseen abgetheilt und bezeichnet werden.“

Seitdem gaben diese Markierungen im Schotterbett Orientierung, unzähligen Eisenbahnern haben sie geholfen und die Dienstausbübung präzisiert. Für die Eisenbahnfreunde waren die Kilometersteine zwar auch Orientierungshilfe bei den einst so beliebten Streckenwanderungen, doch noch mehr wurden sie als pittoreske und fotogene Bestandteile der Streckenausrüstung angesehen, zu denen beispielsweise auch die rot-weißen Grenzzeichen und Schrankenbäume oder die Weichenlaternen gehörten – eben die „Kleinigkeiten“ am Rande des Schienenstrangs. Sie dienten vornehmlich dann als Motiv, wenn Flachlandstrecken fotografische Kreativität verlangten und der einzige Vordergrund weit und breit „nur“ der unscheinbare Kilometerstein war. Und natürlich waren sie nach langer Wanderung oder während zähen Wartens auf den ersehnten Zug eine willkommene und leidlich bequeme Sitzgelegenheit. Es soll sogar Eisenbahnfreunde geben, bei denen solch ein 150-Kilo-Brocken im Garten oder gar im Wohnzimmer steht!



**OBEN: Mehr Grenz- als Wegzeichen: Innerbetriebliche Zäsur an der alten Nord-Süd-Strecke bei Jossa (29. Juni 1991).**

**LINKS: Gebeugt und halb vergessen: Quader mit „Acht“ an der Ländchesbahn bei Wiesbaden-Igstadt (25. Juni 1994).**

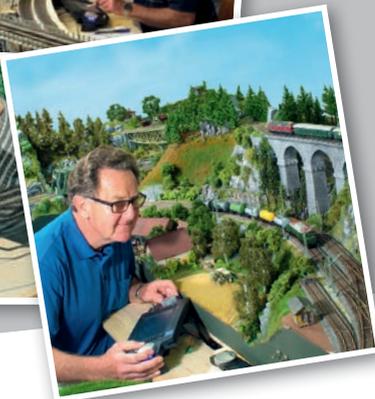
Die Aufgaben der Kilometersteine haben längst die uniformen Blechtäfelchen übernommen, die heutzutage alle 200 Meter an den Bahnstrommasten oder an Pfosten befestigt sind und von den Lokführern wesentlich besser gesichtet werden können als die aus dem Schotter herausragenden Vorgänger. Die steinernen Wegzeichen, von denen keiner wie der andere war, sind mittlerweile zu ihren eigenen Grabsteinen geworden und künden von einer Zeit, in der die Bewältigung einer Wegstrecke noch nicht so oberflächlich und selbstverständlich wie heute angesehen wurde. Sie haben nur einfache Zahlen getragen und können „posthum“ doch noch so viel vom Leben und Arbeiten mit der Eisenbahn erzählen! □

# Großer Traum auf kleinem Raum

NEU



★★★★★ »Karl Gebele begeistert und regt zum Bauen an.« KUNDENREZENSION VON PIER, AMAZON



## Kompakt-Anlagen

### Viel Modellbahn auf wenig Raum

Als routinierter Praktiker weiß Eisenbahn-Journal-Autor Karl Gebele, wie sich große Modellbahn-Träume mit wenig Platzbedarf realisieren lassen. Auf einzigartige Weise versteht er es, faszinierende Modell-Landschaften auf kleinstem Raum zu erschaffen - mit vielen liebevoll inszenierten Szenen, aber auch mit verblüffendem Modellbahn-Betrieb. Ein rundes Dutzend dieser kompakten Anlagen sind in diesem großformatigen, reich bebilderten Band vertreten. Karl Gebele zeigt nachvollziehbar, wie viel Modellbahn auf Flächen zwischen einem und vier Quadratmetern möglich ist - inklusive detaillierter Gleispläne und Stücklisten.

176 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, ca. 500 farbige Abbildungen, Hardcovereinband

Best.-Nr. 581733 | € 29,95

Erscheint Ende November 2017

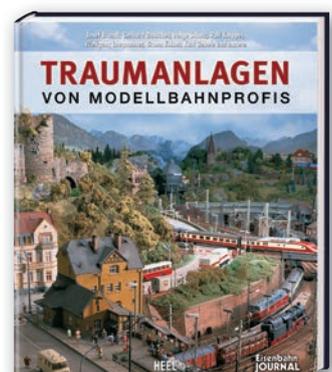
## Traumanlagen

### von Modellbahnprofis

Dieser Sammelband präsentiert die schönsten Modellbahn-Anlagen aus dem »Eisenbahn-Journal«: Josef Brandls exakt nachgebaute »Schiefe Ebene« in H0, Gerhard Dauschers und Michael Butkays »Modellbundesbahn« aus Bad Driburg, Rolf Knippers und Wolfgang Langmessers Hommagen an Industrie und Eisenbahn im Ruhrgebiet der 1960er-Jahre haben in Szenekreisen längst legendären Ruf. Mit seiner Fülle an wertvollen Expertentipps und kreativen Anregungen ist das hochwertig ausgestattete Buch eine einzigartige Informationsquelle und Ideenfundgrube für alle Modellbahner.

240 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, 650 farbige Abbildungen, Hardcovereinband

Best.-Nr. 581104 | € 29,95



Eisenbahn  
JOURNAL

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt  
beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

## 422/432: Frische Farben für den S-Bahn-Alltag

Der S-Bahn-Verkehr im Rhein-Ruhr-Gebiet wird künftig bunter: Ab Ende 2019 übernimmt Keolis den Betrieb auf den S-Bahn-Linien S 1 (Solingen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund) und S 4 (Unna – Dortmund-Lütgendortmund). Hierfür führt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) ein neues Modell ein: Insgesamt 48 Einheiten der 84 Züge umfassen den 422/432-Flotte von DB Regio wurden bereits Ende 2015 an den VRR verkauft, der die Fahrzeuge wiederum zu diesem Termin dem neuen Betreiber zur Verfügung stellt. DB Regio NRW hingegen wird die Fahrzeuge im Auftrag des künftigen Eigentümers VRR „bis mindestens 2034 instand halten und die tägliche Verfügbarkeit garantieren“. Die Wartungsarbeiten werden dabei vornehmlich in der Werkstatt in Essen stattfinden.

Die neuen vertragsgemäßen Standards sehen einige Neuerungen vor, weswegen die



ZITAT

**„Nichts hat mir so viel Heimat beigebracht wie die Eisenbahn.“**

(der Schweizer Dichter und Schriftsteller Adolf Muschg)

gerade einmal zehn Jahre alten VRR-Einheiten bis zur Betriebsübernahme ein Redesign erhalten. Die Einheit 422 010 wurde dazu seit Mai im DB-Werk Krefeld-Oppum als Testobjekt umgestaltet. Nun ist sie fertig und wurde am 13. September der Presse vorgestellt. Der Zug erstrahlt an den Kopfenden und den Türen in hellem Grün, abgesetzt durch lichtgraue Fensterbereiche. Die Frontschürzen erhalten ein deutlich dunkleres Grün. Sehr auffällig sind die regiona-



len Bezüge – die Vielzahl eindrucksvoller Landmarken des Ruhrgebiets (z.B. „Tiger and Turtle“ in Duisburg, Zeche Zollverein oder der Oberhausener Gasometer) finden sich in stilisierter Form auch unterhalb der Fensterreihe an den Fahrzeugseiten wieder. 422 010 wurde anlässlich einer regulären Hauptuntersuchung modernisiert, umgestaltet und neu lackiert. Das wird bei den folgenden 47 Modernisierungen nicht mehr der Fall sein, da die nahezu gesamte 422-Flotte, die zwischen 2008 und 2010 in den Einsatz ging, mittlerweile in den vergangenen zwei Jahren neu revisioniert wurde. Das Oppumer Werk wird die Züge also unabhängig von den Werkstattfristen aus dem laufenden Betrieb in das Umbauprogramm einbinden und in einem jeweils rund sechswöchigen Prozess umgestalten. Dabei werden die Züge grundsätzlich lackiert und nicht etwa durch Folien „umgefärbt“.

Ab Herbst 2017 befinden sich jeweils drei Einheiten gleichzeitig in Arbeit, 2019 sollen alle zur Verfügung stehen. Neben der Überarbeitung des Innenraums, der sich künftig in Grautönen präsentiert, stechen die neuen Polster und Sitzbezüge durch bunte Farben ins Auge. In den Endwagen wird eine Reihe Klappsitze durch Haltestangen ausgetauscht, die sich zur Befestigung von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen eignen. Die Züge erhalten zudem dynamische Informationssysteme, die neben Anschluss- und Verspätungsprognosen in Echtzeit auch Infotainment-Inhalte darstellen können. In den Einstiegsbereichen werden dafür Monitore eingebaut. MWD

**Frische Farben außen wie innen: Am 13. September 2017 wurde der anlässlich einer Hauptuntersuchung modernisierte, umgestaltete und neu lackierte 422 010 für die S-Bahn im Rhein-Ruhr-Gebiet der Presse vorgestellt.**

FOTOS: MALTE WERNING (3)



Bundesbahn-Werbung anno 1968.

ABB.: SLG. SEYFERTH