



-PRESS

Informationsblatt der
Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

2. JAHRGANG

SEPTEMBER 2001

31.08.2001



VEREINSNACHRICHTEN	Seite 2
BAHNTAG - U-BAHNTOUR	
S-BAHNEN EUROPAS	Seite 3
(NÜRNBERG)	
REISEBERICHT KØBENHAVN	Seite 4

IMPRESSUM:

IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Kronstadter Str. 50, 81677 München. www.igsbahn-muenchen.de, Email: info@igsbahn-muenchen.de. Namentlich gekennzeichnete Artikel / Fotos unterliegen dem Urheberrecht, und dürfen nur nach Rückfrage mit der Redaktion sowie der Nennung des Namens für andere Medien (Print und Elektr.) verwendet werden. Kommentare beinhalten die Meinung des Verfassers, und nicht der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V. Chefredakteur: Ammon Harald (ah), Zuständig für Fotos: Streber Matthias (sm), Bearbeitung fürs Internet: Schwabe Frank (sf). Mitarbeiter dieser Ausgabe auf Seite 2. August 2001

Titelbild: 420 428 bei Spurkranzschiermessfahrten am Abzw. München Friedenheimer Brücke, Winter 1993. (sm)

Bankverbindung: Sparda Bank München, BLZ 700 905 00, Kontonummer: 24 730 70

VEREINSNACHRICHTEN



U-BAHNSONDERFAHRT

Nun ist soweit. Nach vielen Verzögerungen und mehrfach geändertem Termin, steht nunmehr die zweite Fahrt für dieses Jahr fest. Wie in der letzten IGS-Press angekündigt wurde, fahren wir am Samstag, den 10. November 2001. Abfahrt ist spätestens um 15:10 Uhr am Kieferngarten. Zustieg wird auch an der Münchner Freiheit und evtl. am Harras möglich sein. Der genaue Fahrplan folgt in der Oktoberausgabe. Rückkehren werden wir um ca. 21:00 Uhr. Die Fahrt kostet diesmal inkl. Verpflegung DM 35,- (Kinder die Hälfte). Fahrkarten werden im Zug verkauft, können aber auch vorher schon erworben werden. Wie jedes Jahr, ist auch bei dieser Fahrt jeglicher Alkoholenuss untersagt und führt zum sofortigen Ausschluss von der Tour (ohne Geldrückerstattung!) Mehr Infos am Infoabend, über den Schaukasten oder via Internet.

(ah/tz/sm)

BAHNTAG 2001 AM OSTBAHNHOF

Am 8. September 2001, findet nach der letztjährigen Pause wieder ein Tag der offenen Tür statt. Im Raum München beteiligen sich daran das ICE-Werk München, sowie der Ostbahnhof. Mit den S-Bahnzügen der Linie S4 ist auch ein Besuch des Werkes Steinhausen möglich. Dort wird alles rund um die Wartung der S-Bahnen vorgeführt. Auch die IGS e.V. wird sich in Steinhausen mit einem Stand präsentieren.

(ah/sf/■)

STATISTIK

Im Moment hat die IGS e.V. 61 Mitglieder/innen. Davon sind 50P. Eisenbahner, hierbei 33P. Lokführer bei der Münchner S-Bahn. Alleine im Jahr 2001 sind bis jetzt 13P. bei uns eingetreten. 18P. arbeiten bei einem Fach- oder Vorstandsbereich regelmäßig mit (manche davon sogar in mehreren Bereichen).

(igs)

NEUES IN KÜRZE

SCHAUKASTEN UMGEHÄNGT. Da der IGS-Kasten im Bereich der Spindräume etwas abseits hing, konnte nun, in Zusammenarbeit mit der S-Bahn GmbH, unser Infokasten in den Bereich der neuen Meldestelle umgehängt werden. (sf). **PREIS-ÄNDERUNGEN.** Im Zuge der Einführung des EURO, werden ab 1.1.2002 die Preise bei uns angepasst. Die detaillierte Preisliste wird in der nächsten IGS-Press veröffentlicht.

(igs)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Ammon Harald (ah), Streber Matthias (sm), Globig Stefan (gs), Schwabe Frank (sf), Trompler Zeno (tz), ■■■■■ Lang Rainer (lr)

Nächste Ausgabe voraussichtlich am 30. September 2001.

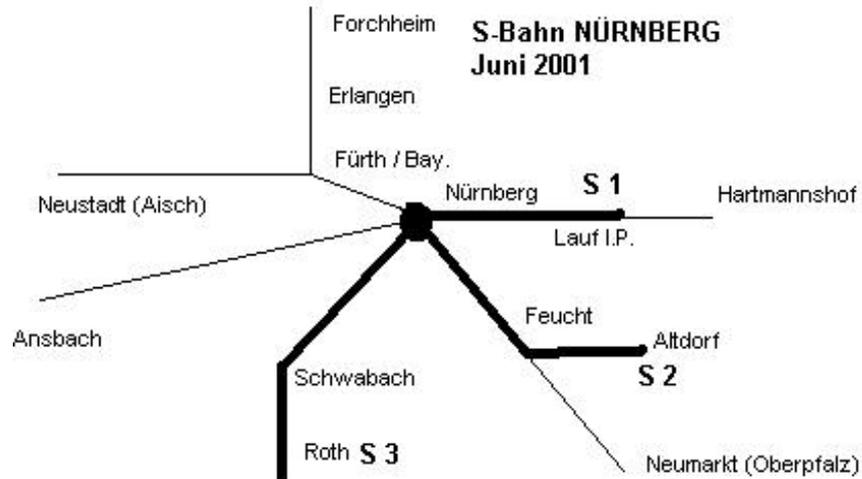
S-BAHNEN EUROPAS --- NÜRNBERG

Die S-Bahn Nürnberg war die letzte S-Bahn die von der Deutschen Bundesbahn eröffnet wurde. Nach sehr langer Planungszeit konnte am 27.09.1987 die Linie S1, von Nürnberg nach Lauf eröffnet werden. Umfangreiche Bauarbeiten, besonders durch die

Neubaustrecke nach München, bereiteten auch der S2 nach Altdorf grössere Probleme. Am 22.11.1992 standen aber auch hier die Signale auf Fahrt. Die S3 ging dann am 9.Juni 2001 über Schwabach nach Roth in Betrieb. Bis auf die Strecke nach Lauf I. P., besitzten die anderen zwei Linien Ihr eigenes Trasseee. Nur die S1 muss



sich ihren Fahrweg mit den Ostbahnzügen nach Schwandorf teilen. Ursprünglich wollte man auch im Mittelfränkischen S-Bahnnetz den ET 420 einsetzen. Da aber keine starken Steigungsstrecken zu befahren sind, entschied die DB sich für einen lokbespannten Zug, analog zum Rhein-Ruhr-Gebiet. In der Anfangszeit fuhr die S1 mit Elloks der BR 141, die für den S-Bahneinsatz umgebaut wurden, und drei X-Wagen. Wegen starker Anwohnerbeschwerden durch die alten und **lauten** Lokomotiven, setzte das Bw Nürnberg ab 1992 die ersten Maschinen der Reihe 143 DR ein. Zwischenzeitlich wurden die Züge auf vier Wagen verlängert. Eine weitere Verlängerung der Züge scheidet allerdings aus, da die Bahnsteige nur 100 Meter lang sind! Im Anfangszustand waren noch S-Bahnlinien nach Neustadt und Erlangen vorgesehen. Die Strecke nach Erlangen soll zwischenzeitlich bis Forchheim gebaut werden. Der Baubeginn ist aber immer noch ungewiss. Später soll auch Neumarkt und die Bezirksstadt Ansbach angebunden werden. Auch eine Verlängerung der S1 nach Hartmannshof kommt immer wieder ins Gespräch. Was verwirklicht wird, zeigt sich in den nächsten Jahren. (ah/lr)



die S1 muss sich ihren Fahrweg mit den Ostbahnzügen nach Schwandorf teilen. Ursprünglich wollte man auch im Mittelfränkischen S-Bahnnetz den ET 420 einsetzen. Da aber keine starken Steigungsstrecken zu befahren sind, entschied die DB sich für einen lokbespannten Zug, analog zum Rhein-Ruhr-Gebiet. In der Anfangszeit fuhr die S1 mit Elloks der BR 141, die für den S-Bahneinsatz umgebaut wurden, und drei X-Wagen. Wegen starker



Wegen starker Anwohnerbeschwerden durch die alten und **lauten** Lokomotiven, setzte das Bw Nürnberg ab 1992 die ersten Maschinen der Reihe 143 DR ein. Zwischenzeitlich wurden die Züge auf vier Wagen verlängert. Eine weitere Verlängerung der Züge scheidet allerdings aus, da die Bahnsteige nur 100 Meter lang sind! Im Anfangszustand waren noch S-Bahnlinien nach Neustadt und Erlangen vorgesehen. Die Strecke nach Erlangen soll zwischenzeitlich bis Forchheim gebaut werden. Der Baubeginn ist aber immer noch ungewiss. Später soll auch Neumarkt und die Bezirksstadt Ansbach angebunden werden. Auch eine Verlängerung der S1 nach Hartmannshof kommt immer wieder ins Gespräch. Was verwirklicht wird, zeigt sich in den nächsten Jahren. (ah/lr)

AUSFLUG NACH KØBENHAVN

Im Juli weilten 6 Mitglieder unseres Vereines zu einer Studienreise in der dänischen Hauptstadt København. Organisiert wurde unser Programm von Mitarbeitern der BSZ S-Bahn København.



Nach Ankunft ging es zum Sitz des S-Bahnbereiches von Banestyrelsen (Netzbetreiber DSB). Dort erhielten wir einen Überblick über das Liniennetz der S-Bahn, die Geschichte, die Verwaltungsstrukturen und erfuhren auch, dass für jede Verspätungsminute der Verursacher eine Strafe zu zahlen hat. Pünktlich gilt ein S-Bahnzug bis zu einer Verspätung von 2.30min.

Danach ging es an die Arbeitsplätze unserer Gastgeber, der Steuerzentrale, die allerdings im Vorgriff eines Neubaus zweigeteilt ist. Während unseres Besuches herrschte eine ruhige, lockere Arbeitsatmosphäre und man ging auf all unsere Fragen ein. Auch in København gibt es eine Stammstrecke, wo sich gerne vor dem Hauptbahnhof die Züge stauen, die neue Fahrzeuggeneration wird skeptisch gesehen (wegen diverser Störungen) und die BSZ ist in etwa genau so alt wie die an der Richelstrasse. Weiter ging es im selben Gebäude zu den Fahrdienstleitern Fernbahn, Kustbanen, Öresundbanen und Hauptbahnhof. Am Nachmittag fuhren wir dann über den Öresund ins schwedische Malmö.

Wir hatten auch die Möglichkeit uns mit einem Ausbildungs- und Hotnelokführer zu unterhalten. Auch die Nöte und Sorgen der Lokführer sind nicht viel anders als bei uns.

Den Abend verbrachten wir in Jensens Buefhus bei leckerem Essen und viel dänischen Øl (Bier).

Am nächsten Morgen fuhren wir dann mit einem der wenigen Leerzüge vom Hbf ins Bw der S-Tog, nach Høje Taastrup. Dort erhielten wir eine fachkundige Führung durch das Werk, was Wartungs-, Instandhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten durchführt, sowie auch einen Überblick über die 3 einsatzfähigen Fahrzeugtypen. Natürlich durften wir auch den historischen Triebzug bestaunen, der der S-Bahn gehört, aber von einem Verein betreut wird. **Ein Modell für München?**

Nach einem Stellwerksbesuch des Depots bestand die Möglichkeit ein wenig auf den Führerständen das Netz zu befahren oder die Stadt zu besichtigen.

Am Abend waren wir zum Abendessen im Freizeit- und Vergnügungspark Tivoli geladen.

Unsere Rückfahrt traten wir tags darauf mit einem dänischen IC3 Triebwagen über die Vogelfluglinie an.

Abschliessend kann unser Besuch als sehr interessant, bildend und lohnenswert eingeschätzt werden. (gs)

