

# IGS -Press

Informationsblatt der  
Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

10. JAHRGANG

April 2010



## IN DIESER AUSGABE

Sonderfahrten mit dem ET 420 001

Seite 2

Rund um die S-Bahn

Seite 6

Termine / Impressum

Seite 8

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Postfach 80 08 46,  
81677 München.

Internet: [www.igsbahn-muenchen.de](http://www.igsbahn-muenchen.de). eMail: [info@igsbahn-muenchen.de](mailto:info@igsbahn-muenchen.de)



## (vorläufige) Abschiedsfahrt von ET 420 001

So, 18.04.10: Die Abfahrtszeit steht leider noch nicht fest.

Treffpunkt am Ostbahnhof.

Am 23. April läuft die Frist des ET 420 001 aus - deswegen wollen wir die Gelegenheit nutzen, am 18. April noch eine Abschiedsfahrt rund um München zu machen. Dies wird die vorerst letzte Fahrt des Fahrzeuges sein, denn nach Fristablauf ist eine Hauptuntersuchung nötig. Ob diese durchgeführt werden kann, ist allerdings noch nicht abschließend geklärt.

Nutzen Sie also diese Möglichkeit, noch einmal mit dem Olympiatriebwagen in München zu fahren. Wir würden uns freuen, wenn wir die Sonderfahrten noch einmal mit einem ausgebuchten Zug abschließen könnten.

Der Zug wird am späten Vormittag am Ostbahnhof abfahren. Genauere Informationen über Abfahrtszeit und Fahrtroute folgen in den nächsten Tagen, Sie können aber bereits jetzt Fahrkarten buchen. Wenn Sie sich in unseren Newsletterverteiler unter <http://www.igsbahn-muenchen.de/sonderfahrten> eintragen, werden wir Sie informieren, sobald wir genauere Daten zu der Fahrt haben.

Pro Person: 15,00 Euro.



*Soeben verlässt 420 001 auf seiner Fahrt rund um München die Strecke der S8 bei Johanneskirchen um auf den Nordring zu gelangen.*

*Foto: D.Mattner*



## Sonderfahrt nach Nürnberg

Am 13. März 2010 war es nun endlich wieder soweit. Der ET 420 001 startete zu seiner ersten Sonderfahrt im Jahr 2010 - mit dem Ziel Nürnberg.

Da sich viele Leute gefragt hatten warum der Zug ausgerechnet als S23 Nürnberg Hbf beschildert war, hier eine kurze Erklärung hierzu:

Von München Ost bis Petershausen wurde entlang der Strecke der Münchner S2 gefahren, ab Roth bis Nürnberg Hbf die der Nürnberger S3. Somit war die Idee zur S23 geboren.



Die Fahrgäste sind in den Bus schon eingestiegen, nun muss nur noch das Personal einsteigen. Foto: G. Hauptmann

Auf dem Programm stand nach der Ankunft in Nürnberg um 10:59 Uhr eine Stadtrundfahrt im Sonderbus. Durch eine Reisebegleiterin erfuhren die Gäste viel Wissenswertes über die erstmals urkundlich im Jahre 1050 erwähnte Stadt Nürnberg. So z. B., dass Nürnberg sich zu beiden Seiten der Pegnitz erstreckt.

Die Pegnitz entspringt etwa 80 Kilometer nordöstlich der Stadt in Pegnitz und durchquert das Stadtgebiet auf einer Länge von etwa 14 km von Ost nach West. Im Bereich der Altstadt wurde der Fluss stark kanalisiert. Im benachbarten Fürth fließen die Pegnitz und die Rednitz zusammen und bilden den Fluss Regnitz.

Vor allem im Norden und Nordwesten von Nürnberg wurde die Landschaft stark durch die Anschwemmungen der Pegnitz geprägt. Im Norden Nürnbergs befindet sich mit dem „Knoblauchland“ ein wichtiges Gemüseanbaugelände. Im Süden, Osten und Norden der Stadt erstreckt sich der „Nürnberger Reichswald“.

Die Nürnberger Stadtmauer mit einer Länge von etwa 5 km ist bis heute bis auf wenige Ausnahmen noch komplett erhalten geblieben und prägt dadurch wesentlich das Stadtbild.

Weiterhin auf dem Programm stand nach der Stadtführung ein Besuch des DB-Museums.

Der Vorläufer des heutigen DB Museums wurde im Jahre 1899 als königlich-bayerisches „Eisenbahnmuseum“ eröffnet und ist damit das älteste Eisenbahnmuseum Deutschlands. Heute ist es als Museum der Deutschen Bahn AG ein Firmenmuseum und zeigt unter anderem die „Bahngeschichte“. Das heutige Gebäude wurde 1925 erbaut.

Am 1. Juli 1996 übernahm die Deutsche Bahn AG das Museum vom „Bundeseisen-



Die Führung der Teilnehmer auf dem Nürnberger Hauptmarkt. Foto: G. Hauptmann

## Sonderfahrten



bahnvermögen“ zum symbolischen Kaufpreis von einer „D-Mark“. Gleichzeitig wurde Dr. Jürgen Franzke, zuvor Leiter des Museums Industriekultur in Nürnberg, zum Museumsleiter berufen. Die DB AG plante zu diesem Zeitpunkt, bis zum 100-jährigen Jubiläum des Museums sechs Millionen DM in das Museum zu investieren.

Am Abend des 17. Oktobers 2005 brannte der Ringlokschuppen des Museums bis auf das Stahlgerüst nieder. Der Lokschuppen befand sich nicht - wie die Fahrzeughalle - im für Besucher zugänglichen Freigelände in unmittelbarer Nähe des Museums, sondern im etwa vier Kilometer entfernten Bahnbetriebswerk Nürnberg West im Stadtteil Gostenhof. Dort hatte das DB Museum noch betriebsfähige Lokomotiven, die im Museum keinen Platz fanden, abgestellt.

Ein fahrtüchtiger Nachbau des Adlers, der Lokomotive der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth aus dem Jahr 1835 wurde beim Brand stark beschädigt. Lehrlinge und erfahrene Fachleute stellten im Dampflokwerk Meiningen die Lok wieder



Die Teilnehmer der Fahrt bei der Führung durchs Museum.  
Foto: H.Diersch

her. Nach zwei Jahren der Rekonstruktion war der Adler im Oktober 2007 wieder einsatzbereit und traf am 23. November 2007 im Verkehrsmuseum Nürnberg ein.

An der ersten Fahrt des restaurierten Adlers am 26. April 2008 nahmen Bundestagsabgeordnete, ein Vorstandsmitglied der DB AG und der damalige bayerische Ministerpräsident Beckstein teil. Ein weiterer, jedoch nicht funktionsfähiger Nachbau von 1953 ist als Schauobjekt im Museum vorhanden.



Salonzugwagen von König Ludwig II.  
Foto: H.Diersch

Ebenso fielen die jeweils letzten erhalten gebliebenen Exemplare der Güterzug-Dampflokbaureihe 45, der Elektrolokomotivbaureihe E75 und weitere Exponate - vor allem Lokomotiven - sowie zahlreiche Ersatzteile dem Brand zum Opfer oder wurden zumindest schwer beschädigt.

Insgesamt wurden 24 historische Loks und Wagen Opfer der Flammen. Die Dampfloks sollen langfristig wieder instand gesetzt werden, ebenso die E 75. Die aufgrund ihrer

Leichtbauweise irreparabel beschädigten Dieselloks und Triebwagen wurden bis Juli 2006 verschrottet. Der abgebrannte und teilweise eingestürzte Lokschuppen wurde abgerissen. Einige Loks wurden zur Aufarbeitung an Eisenbahnmuseen verkauft oder ausgeliehen. So ging zum Beispiel die 23 105, die 1959 von der Bundesbahn als

## Sonderfahrten



Die Rückfahrt von Nürnberg in der RB 30289  
Foto: G. Hauptmann

letzte Dampflok beschafft wurde, zur optischen Aufarbeitung leihweise an das Süd-deutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn. Aufgrund technischer Probleme gestaltete sich die Rückfahrt anders als geplant. Alle Fahrgäste mussten leider mit der herkömmlichen Regionalbahn zurück nach München fahren.

Der Museumszug wurde aufgrund technischer Probleme frühzeitig mit viel Glück zurück nach München gebracht.

Den Teilnehmern der Sonderfahrt allerdings wurde trotz aller eingetretenen Umstände die gute Laune nicht gemindert.

Sie waren erstaunlich locker und passten sich den neuen Umständen so gut es ging an.

Wir sind gespannt, was die nächste Sonderfahrt am 10. April nach Regensburg für Überraschungen bereit hält. (bl)

## Die Ferienpass-Sonderfahrt

Am Mittwoch, den 31. März 2010, durften die Kinder und deren Begleiter im Rahmen der vom Münchner Ferienpass veranstalteten Sonderfahrt mit dem 420 001 einmal rund um München und nach Holzkirchen fahren. Gut 120 Teilnehmer hatten sich am Ostbahnhof schon eingefunden als unser Zug dort eintraf. Die Fahrt führte via Daglfing, Nordring, Rangierbahnhof Nord nach Laim und weiter über die Großhesseloher Brücke nach Holzkirchen, wo eine Pause eingelegt wurde. Einige unserer kleinen Fahrgäste erwarteten diese Pause schon recht dringend. Aufgrund eines



Die kleinen bekommen ein paar Geschenke überreicht.  
Foto: G. Hauptmann



Wieder zurück am Münchner Ostbahnhof.  
Foto: G. Hauptmann

kleinen Fehlers des Fahrdienstleiters kamen wir allerdings nicht wie geplant an einem Bahnsteig an. Es musste kurzerhand umrangiert werden, was aber problemlos klappte, um den Bahnsteig zu erreichen. Nach einer knapp halbstündigen Pause ging es wieder zurück zum Ostbahnhof, diesmal über Deisenhofen und Giesing. Kurz vorm Ostbahnhof bekamen die kleinen Fahrgäste noch eine Tasche mit Bonbons, Stiften und einem Lineal sowie einem Zettelhalter überreicht, über die sie sich sehr freuten. (gh)

## Rund um die S-Bahn



### Abschied vom ET 420 auf der Frankfurter S3/S4

Zum 28. März 2010 wurde nun die Umstellung der Frankfurter S3/S4 vom ET 420 auf seinen Nachfolger ET 423 mit gut 2 1/2-jähriger Verspätung vollzogen. Die letzten planmäßig eingesetzten 420 waren 420 298, 314 und 325. 420 325 war der letzte 420, der Bad Soden und Darmstadt angefahren hat. In der Nacht wurden die 423 in die Umläufe auf der S3/S4 eingefädelt, so dass mit Betriebsbeginn am Sonntag nur noch 423 auf diesen beiden Strecken verkehren. Bemerkenswert hierbei war, dass bis auf eine Ausnahme nur "neue" 423 (423 444 bis 456) zum Einsatz kamen.

Aus diesem Anlass ein kleiner Bilderbogen vom Einsatz des ET 420 auf der Frankfurter S3 (Darmstadt - Bad Soden) und S4 (Darmstadt - Kronberg). (gh)



420 316 und 314 verlassen im Juni 2002 den Bahnhof Frankfurt-Rödelheim in Richtung Bad Soden.

Foto: G.Hauptmann



420 363 und 320 sind gemeinsam auf dem Weg nach Bad Soden und erreichen dabei am 31.5.2009 Frankfurt West.

Foto: G.Hauptmann



Von Bad Soden kommend erklimmt 420 216 am 31.5.09 die Steigung bei Niederhöchstadt. Im Hintergrund der Taunus.

Foto: G.Hauptmann



Als Vollzug ist 420 361 und 310 in Richtung Darmstadt unterwegs, als er im Juni 2002 von Bad Soden kommend einen Halt an der Frankfurter Messe einlegt.

Foto: G.Hauptmann

## Rund um die S-Bahn



420 331 am 7.3.2010 im verschneiten Kronberg  
Foto: A.Hauptmann



Unbekannter 420 als S3 bei Darmstadt-Wixhausen am 31.5.03  
Foto: G.Hauptmann



Auf der S4 sind die 423er schon länger planmäßig im Einsatz.  
Nur Sonntagvormittag nicht. 423 372 als S4 Kronberg in Eschborn Süd.  
Foto: G.Hauptmann



Nur noch drei Wochen lang konnten die 420er in Darmstadt zu diesem Zeitpunkt beobachtet werden. 420 331 am 7.3.2010 in Darmstadt Hbf.  
Foto: G.Hauptmann



Die "neue" S3 in Form von 423 444 verlässt am 28.3.2010 Bad Soden in Richtung Frankfurt  
Foto: DenshaOtaku



## Fotos und Berichte für die IGS-Press

Liebe Leserinnen und Leser der IGS-Press!

Einmal wieder möchte ich Sie dazu aufrufen, mich bei der Arbeit der IGS-Press zu unterstützen um die IGS-Press abwechslungsreicher gestalten zu können.

Wie können Sie das machen? Ganz einfach. Berichte oder Fotos von den diversen S-Bahn-Netzen und Systemen im In- und Ausland an das Redaktionsteam der IGS-Press schicken. Dabei müssen die Berichte/Meldungen/Fotos nicht perfekt sein, um die Hemmschwelle niedrig zu halten.

Mich persönlich würde es sehr freuen, wenn dieser Aufruf nicht wie die letzten ungehört verhallen würde und die IGS-Press somit etwas mehr über den "Münchner Tellerrand" schauen könnte.

Die Meldungen/Berichte/Fotos schicken Sie bitte an [gerhard.hauptmann@historische-s-bahn-muenchen.de](mailto:gerhard.hauptmann@historische-s-bahn-muenchen.de)

Ihr  
Gerhard Hauptmann  
Redakteur IGS-Press

## Termine:

10.04.2010	Sonderfahrt mit ET 420 001 nach Regensburg
12.04.2010	Stammtisch ab 17 Uhr im "Meisterverein" am Ostbahnhof
17.04.2010	Dankeschönfahrt mit ET 420 001 nur für Werksmitarbeiter Steinhausen/IGS-Mitglieder
18.04.2010	vorläufige Abschiedsfahrt von ET 420 001
03.05.2010	Stammtisch ab 17 Uhr im "Meisterverein" am Ostbahnhof
07.06.2010	Stammtisch ab 17 Uhr im Gasthaus Gartenstadt, Naupliastr. 2, erreichbar mit der U1 bis Mangfallplatz, hinterer Bahnhofsausgang
05.07.2010	Stammtisch ab 17 Uhr im Gasthaus Gartenstadt
17.07.2010	ab 14 Uhr Grillfeier am Tennisplatz der ESV in Steinhausen

## IMPRESSUM

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Postfach 80 08 46, 81677 München. Internet: [www.igsbahn-muenchen.de](http://www.igsbahn-muenchen.de). eMail: [info@igsbahn-muenchen.de](mailto:info@igsbahn-muenchen.de). Bankverbindung: Sparda Bank München eG, BLZ 70090500, Kto-Nr. 2473070. Namentlich gekennzeichnete Artikel/Fotos unterliegen dem Urheberrecht und dürfen nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung sowie unter Nennung des Namens für andere Medien (print und/oder elektron.) verwendet werden. Kommentare beinhalten die Meinung des Verfassers und nicht der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

Redaktion: Gerhard Hauptmann (gh), Birgit Langenhan (bl), Hannes Diersch (hd). V.i.s.d.P.: Frank Schwabe (fs)  
Titelbild: 420 052 im Münchner Hauptbahnhof. Foto: Hannes Diersch

Änderungen wie Anschrift bei Wohnungswechsel, E-Mail, Telefonnummer oder Bankdaten sind dem Vorstand bitte unverzüglich mitzuteilen!!