



Einen schönen und erholsamen Urlaub



Foto: HD

wünscht allen Vereinsmitgliedern der Vorstand sowie die IGS-Press

IN DIESER AUSGABE

Bericht über die Steinhausen-Flughafenrundfahrt	Seite 2
Bericht Sonderfahrt nach Prien/ Chiemsee	Seite 6
IGS-Press/ Impressum	Seite 10

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e. V.,
Kronstadter Strasse 50, 81677 München.

Internet: www.igsbahn-muenchen.de eMail: info@igsbahn-muenchen.de



Sonderfahrt

Steinhausen und Flughafen

Ausverkauft war wieder einmal die zweite Flughafentour diesen Jahres am 24. Mai. Diesmal ging es mit unserem "Baby" zunächst nach einer Dreiecksfahrt über Trudering und Daglfing über Gütergleise in die Heimat der Münchner S-Bahn, ins Bw Steinhausen. Aufgeteilt in vier Gruppen wurden ausführliche Führungen durch das Werk geboten, in dem - neben "unserem" 420 001 - mittlerweile 238 Fahrzeuge der Baureihe 423 für den Einsatz bei der S-Bahn München untersucht, gewartet, repariert und gereinigt werden. Zusätzlich werden dort 16 Fahrzeuge der Baureihe 425 und 8 426er für den Einsatz bei DB Regio Oberbayern instandgehalten sowie weitere Fahrzeuge zur Fußpflege angenommen. Interessierte konnten sich über den geplanten Einsatz der neuen LIREX-Triebwagen (BR 440) informieren, die sich jedoch durch Abwesenheit neugierigen Blicken entzogen.



Foto: HD



Foto: HD



Foto: HD



Foto: HD

Über den Ostbahnhof fuhren wir weiter auf den Gleisen der S8 nonstop zum Flughafen. Nach dem Auftauchen der Fahrgäste an der Erdoberfläche neben dem "Airbräu" nahm der Chef persönlich die Aufteilung der Fahrgäste für die anstehende Flughafentour in drei Gruppen vor, um sie erst einmal bestens informiert und geordnet in die Mittagspause nach freier Wahl zu entlassen. Die gestaffelten Abfahrtszeiten (1. Bus mit Abfahrt um ca. 13:45 Uhr, 2. Bus ca. 14:15 Uhr und 3. Bus um ca. 14:30 Uhr für die Nervenstarken, Abfahrt am Tower im Zentralbereich zwischen Terminal 1 und 2) kommen



den verschiedenen Mentalitäten der Fahrgäste entgegen und haben sich - nach dereinigermaßen gleichmäßigen Auslastung der Busse zu urteilen - bewährt. Dank guter Vorbereitung auf der Hinfahrt (Abgabe gefährlicher Flüssigkeiten und Gegenstände, die in dem Tunnel geparkten und bewachten Zug gelassen werden können) ging die Personenkontrolle ohne besondere Vorkommnisse über die Bühne, lediglich der rasende Reporter der IGS erregte durch seine unmäßige Fotoausrüstung (2 Objektive!) wieder einmal ungewolltes Aufsehen, aber auch er lernt das nächste Mal dazu.



Foto:HD



Foto:

Durch die sachkundige Moderation des Flughafenpersonals sind die Vorfeldrundfahrten für unsere Gäste oft Horizonterweiterung der besonderen Art. Die Fahrt begann am Terminal 2, das Ende Juni 2003 als gleichwertiger Umsteigeflughafen zu Frankfurt ("Hub") in Betrieb ging und nach 5 Betriebsjahren bereits wieder an der Kapazitätsgrenze angelangt ist, von Lufthansa mit Allianzpartnern exklusiv genutzt wird und immer mehr Lang- und Europastrecken aufnimmt. Zentraler Übergang zwischen beiden Terminals ist das Münchner Airportcenter, das als multifunktionaler Dienstleistungsbau 101 Geschäfte bis hin zu niedergelassenen Fachärzten vom Augenarzt bis zum Zahnarzt oder das Arbeitsamt Freising beherbergt und ein 10.000 m² großes Forum für Großveranstaltungen (Beachvolleyball, Konzerte, Fußballturniere, Wintermarkt) bietet. 50% der Erlöse des Flughafens kommen aus diesen Geschäften. Der "rote Zug" war noch da.



Foto:HD



Foto:HD



Foto:HD



Foto:HD

Weiter ging es über das Hotel Kempinsky mit seinen 389 Zimmern, das nach guter Auslastung ausgebaut werden soll, über das Terminal F, das ausschließlich den Hochsicherheitsverkehr nach Israel abwickelt. Erfreulicherweise gab es Detailinformationen über den Airbus A340-600, der ein paar Zentimeter länger ist als der A380 und fünf der längsten Strecken nach San Francisco, Los Angeles, Shanghai, Seoul und Sao Paulo bedient. Er ist mit nur 345 Sitzplätzen absoluter Langsteckenjet der Lufthansa, ist 74 m lang, hat eine Spannweite von 65 m und ist dreiklassig bestuhlt. Mit einem Tankvolumen von 200.000 l hat er eine Reichweite von 14.000 km. In einem Ruheraum fliegen eine Teilbesatzung sowie zusätzlicher Pilot mit (der nicht über 10 Stunden fliegen darf).

Die weiteren Ausbaupläne des Terminals 2 mit unterirdisch versorgten Abfertigungssatelliten und zusätzliche Warteräumen wurden vorgestellt.

Weiter gings über das Nicht-Lufthansa-Terminal 1, auf dem es etwas bunter zuging, wie es Eisenbahnfreunde inzwischen bevorzugen. Über die ehemalige Luftpostleitstelle gelangten wir in den Frachtbereich, der gerade mit zweistelligen Zuwachsraten aufwarten kann: 13,4 % mehr Fracht als letztes Jahr wurden dort bewegt. Die große Wartungshalle der Lufthansa mit dem Seppelhut ist 300 m lang, 100 m tief, 30 m hoch. Wegen den nur 22 m hohen Hallentoren ist sie aber dann doch zu klein geraten für den 24m hohen Airbus A380, der sich durchaus einmal nach München verirren könnte.

Wendepunkt der Fahrt waren konventionell nach den Wartungshallen der LTU und Air Berlin der Triebwerksprobestand und die Tanklager mit ihren fünf Hochtanks und einem Fassungsvermögen von 28 Mio Liter Kerosin, die durch eine Pipeline aus Burghausen und Tankfahrzeugen über die Schiene beliefert werden.

Den Mitarbeitern des Besucherservices der Flughafen München GmbH danken wir an dieser Stelle ausdrücklich für die umfangreiche und meist kompetente Moderation während den Fahrten, in der auch aktuelle Fragen und Planungen offen angesprochen werden. So kann sich der Wunschtermin 2011 für die Eröffnung der geplanten dritten Startbahn parallel zur Nordbahn am Ortsende von Attaching aufgrund von 65.000



Beschwerden noch ein wenig hinziehen.

Die Heimfahrt führte über die Strecke der S1 über Feldmoching nach München Nord. Wer noch aufnahmefähig war, konnte von unserem Moderator viele Einzelheiten über den Rangierbahnhof einer der größten Rangierbahnhöfe in Deutschland (seit 26. September 1991 in Betrieb) erfahren, der - wie wir alle wissen - ohne den berüchtigten Pufferknall vergangener Tage auskommt.

Über Milbertshofen und Freimann erreichten wir über den Nordring gegen 16:40 Uhr wieder den Ostbahnhof, an dem größtenteils zufriedene Fahrgäste unser betagtes Triebfahrzeug verließen.

"Wir würden uns freuen, Sie bald wieder zu einer der anderen Sonderfahrten im historischen ET 420 001 begrüßen zu können", heißt es nach jeder Fahrt. Für die nächste Fahrt ICE-Werk und Flughafen am 11.10.2008 gibt es noch einige Plätze.

HD



Foto:HD



Sonderfahrt

Prien am Chiemsee

"Für die komplett ausverkaufte dritte Sonderfahrt am 21. Juni 2008 mit „unserem“ historischen Olympiazug ET 420 001 waren die meteorologischen Bedingungen wie förmlich „zugeschnitten“ auf das tolle Programm. Ziel war diesmal Prien am Chiemsee - inklusive Schifffahrt auf demselben.

Um 08:44 Uhr ging es auf der Fernbahn vom Ostbahnhof über Grafing und Rosenheim nach Prien. Für das leibliche Wohl wurde wieder mit gut gekühlten Getränken und sogar frischen Brezn gesorgt. Genau richtig für eine längere Fahrt bei fast 30 °C.

In Prien angekommen marschierten unsere Fahrgäste in Richtung Chiemsee-Bahn. Sie



Foto: HD

ist eineder ältesten Dampfstraßenbahnen der Welt, die seit 1887 in Betrieb ist. Eng an eng ging es nach etwa 30 Minuten Wartezeit schnaubend und pfeifend in Richtung Stock-Hafen. Die Fahrstrecke ist 1,8 Km lang und die Chiemsee-Bahn benötigt dafür ca. 8 Minuten Fahrzeit. Die Mitfahrt ist ein einmaliges Erlebnis.



Foto:FS



Die Reisenden hatten dann die Möglichkeit, nach eigenem Ermessen ihren weiteren Tagesverlauf zu bestimmen. 10:30 Uhr legte der „Josef“ - eines der Schiffe der Chiemsee-Schifffahrt ab. Nun konnte man entweder auf der Herreninsel, die die größte Insel im Chiemsee ist, aussteigen und das Schloss König Ludwig II besichtigen. Wenn man weiterfuhr, gelangte man zur malerischen Fraueninsel, die, wie eine Perle in die Chiemgauer Voralpenlandschaft eingebettet, zum Wahrzeichen des Chiemgaus geworden ist. Auch war es möglich – gegen Aufpreis - als krönenden Abschluss eine große Inselrundfahrt durchzuführen.



Foto: HD



Foto: HD



Foto: HD



Foto: HD

Bei solch schönem Wetter ist der Ansturm auf die Chiemsee-Inseln immens. So war das auch an diesem Tag.



Die Rückreise mit „unserem“ 420 001 konnte auf die Minute genau, nachdem alle Reisenden wieder pünktlich vor Ort eintrafen, durchgeführt werden. Die Strecke für den Rückweg gestaltete sich diesmal anders, nämlich über Rosenheim und durch das Mangfalltal auf der „Maximiliansbahn“ zurück zum Ostbahnhof.





Besonders erfreulich war, dass wieder zwei neue Mitglieder gewonnen werden konnten - eine Bereicherung für den Verein.

Dass dieser Tag ein wirklich erfolgreicher Tag für den ET 420 001 und sein Sonderfahrtenprogramm war, ist schon allein an der Teilnehmerzahl zu erkennen.

BL





IGS-Press/ Impressum

Die Redaktion bedankt sich recht herzlich für die wirklich interessanten Berichte und die tollen Fotos.

Unsere nächste Ausgabe wird sich hauptsächlich mit unseren Tätigkeiten aus Anlass der 850 Jahrfeier Münchens befassen.

Ich hoffe, dass unsere kleinen Reportagen aus unserem Vereinsleben bei recht vielen Lesern Geschmack an unserem Sonderfahrtprogramm wecken, um auch in Zukunft unser Angebot "in vollen Zügen" zu genießen.

Nähere Infos dazu auf unseren Internetseiten. Schauen Sie ruhig öfter mal nach, da sich manchmal kurzfristig Änderungen oder Neuigkeiten ergeben.

Auch von mir eine schöne Urlaubszeit mit Bildern von unserem Grillfest, Bericht in der nächsten Ausgabe.

Gerhard Wohlschläger



Foto: FS



Foto: FS



Foto: FS

IMPRESSUM

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S - Bahn München e. V., Kronstadter Strasse 50, 81677 München. Internet: www.igsbahn-muenchen.de. eMail: info@igsbahn.muenchen.de. Bankverbindung: Sparda Bank München, 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 Wohlschläger (gw), Stephanie Gottstein(sg), Birgit Langenhan(bl), Hannes Diersch(hd).

V.i.s.d.P.: Frank Schwabe(fs)