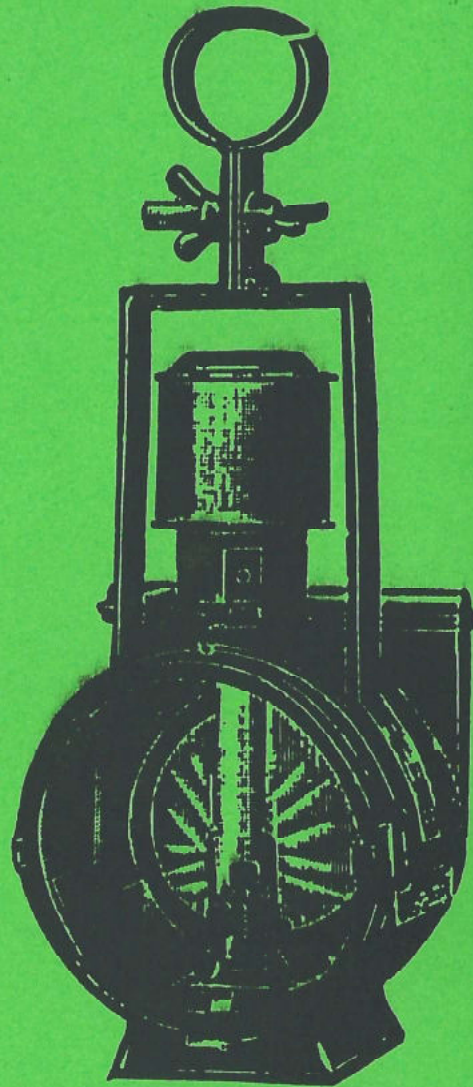




Das
"Flügelrad"

Vereinsmitteilung
der
Eisenbahnfreunde



Friesland e.V.

Ansprechpartner im Verein

- Vorsitzender: Dieter Schulte
Stargarder Weg 9
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/54146

- Stellvertreter: Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven
Telefon: 04421/51009

- Stellvertreter:

- Kassenwart:

- Schriftführer: Rudolf Hofmeister
Hajo-Jürgens-Straße 23
26441 Jever
Telefon: 04461/6685

- Vereinstreffen - Vereinstreffen - Vereinstreffen -

Vorläufig jeden zweiten Dienstag ab 19.30 Uhr im
"Gasthof zur Schlachte" in Jever

Vorläufig jeden letzten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr
Monatsversammlung im "Gasthof zur Schlachte" in Jever.
Ab Januar 97 jeden ersten Donnerstag im Monat.

Mitglieder und Gäste sind herzlich Willkommen.

Das Vorwort . . .

fällt diesmal sehr kurz aus, denn in der VM steht alles weitere schon geschrieben, sodaß mir im Augenblick nur noch der Ostergruß an alle Mitglieder, deren Familienangehörigen sowie allen Lesern dieser VM bleibt.
Frohe Ostern und viel Spaß beim Lesen!
Rd.



Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung verlief auch in diesem Jahr in den gewohnten Bahnen.

Leider fand sich kein neuer Kassenwart und weiteren Stellvertreter, sodaß die verbleibenden drei Vorstandsmitglieder diese Arbeit in Personalunion ausführen werden.

Die Satzung wird dahingehend geändert, daß unser Vereinssitz jetzt Wilhelmshaven und nicht mehr Jever ist.

Auch die weiteren Punkte, die in der Einladung zur Jahreshauptversammlung angesprochen worden sind, passierten die Versammlung im positiven Sinne. Das ausführliche Protokoll von der Jahreshauptversammlung wird in einer der nächsten VM's abgedruckt, sobald es der Redaktion vorliegt.
Rd.

Vereins T-Shirt

Seit Neustem gib es ein "Vereins T-Shirt", von dem schon die ersten Bestellungen ausgeliefert wurden. Die Grundfarbe des Shirts ist "Lichtgrau" und trägt auf der linken oberen Brustseite unser Emblem (wie unser Aufkleber) in den Farben Schwarz - Rot - Blau. Die Qualität des T-Shirts ist gut und rechtfertigt den Preis von 21,- DM (incl. Druck).

Wer Interesse an solch ein T-Shirt hat, meldet sich bitte mit der gewünschten Größenangabe bei J.Rode.

Dort kann man auch eine "Winterausführung" in der gleichen Farbe bestellen. Das Sweat-Shirt ist ebenfalls in einer guten Qualität und kostet 36,- DM.
Rd.



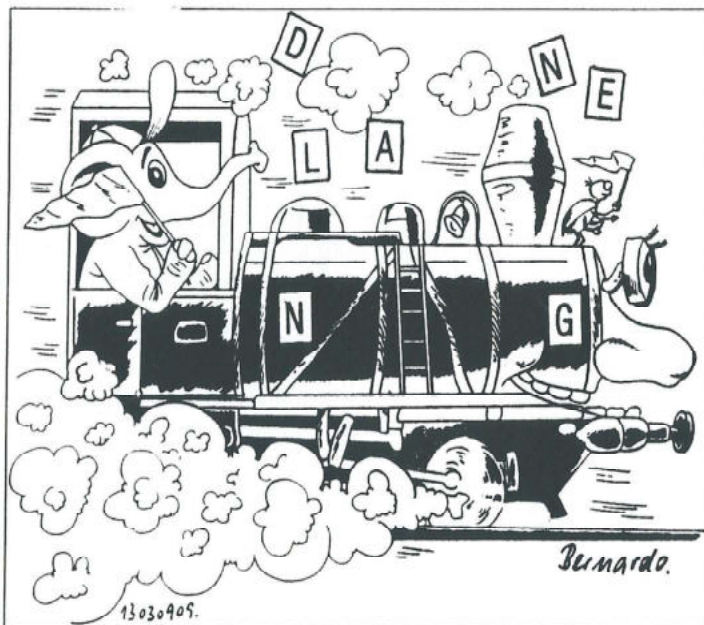
Vereinsfahrt

Die erste Fahrt in diesem Jahr, die als Vereinsfahrt ausgeschrieben war, führte am 1. März die kleine Gruppe (Backer, Klotz, Potinius, Rode, Schlüter und Schulte) mit einem Dampf-Sonderzug von Magdeburg in den Harz nach Thale. Der Zug sollte zuerst von der 18 201 angeführt werden, da die Lok aber wegen Schäden abgestellt werden mußte, kam die 03 1010 zum Einsatz. Dieser Einsatz war aber auch für die 03 1010 einer der letzten, den im April laufen die Fristen ab und es ist fraglich, ob die Lok noch eine Hauptuntersuchung bekommen wird. Die Fahrt selber führte bei sonnigem "Vorfrühlingswetter" mit einigen Zwischenstops zum Fotografieren bis nach Thale wo ein 1 1/2 stündiger Aufenthalt eingelegt wurde.

Nach der Rückkehr nach Magdeburg und der Verabschiedung machte die kleine Gruppe noch ein wenig Magdeburg "unsicher", bevor die Heimreise angetreten wurde. Diese erfolgte genauso wie die Hinfahrt mit dem "Wochenendticket" und vermittelte der Gruppe ein interessantes Fahrgefühl.

Vom neuen Doppelstockwagen bis zum "abgefahrenen" Abteilwagen war alles dabei. Das wichtigste war aber, daß in allen Wagen genügend Sitzplätze vorhanden waren. Gegen 1.30 Uhr trafen die Ausflügler müde aber zufrieden wieder in Wilhelmshaven ein. Die einhellige Meinung derer, die dabei gewesen waren, ist: Die Fahrt war anstrengend aber sehr schön. Man hatte viel Spaß und einige interessante Eindrücke gewinnen können. Allen, die nicht mit dabei waren, kann man nur sagen: "Ihr habt etwas verpaßt!"

Rd.



Mit der Eisenbahn begibt sich der kleine Elefant auf Reisen. Wohin die Fahrt geht, verraten Euch die Buchstaben.

Wohin geht die Reise? Eng-
land.

Wohin geht die Reise?

Vereinsheim

Dank des unermüdlichen Einsatzes von unserem Mitglied Heinrich Potinius und der tatkräftigen Mithilfe von den "Hilfskräften" Rocker, Schröder und Schulte macht der Ausbau unseres Vereinsheimes gute Fortschritte.

Die Wände vom Windfang, Aufenthaltsraum und der Werkstatt stehen, die Heizkörper haben den für sie vorgesehenen Platz eingenommen, Lampen im Anlagenraum hängen und etliche Meter Kabel sind schon verlegt worden.

Sollten alle zusätzlichen Arbeiten, die noch erledigt werden sind, aufgezählt werden, würde der Platz nicht reichen. Trotz allem gibt es noch einiges zu erledigen, bis wir im August zum Voslapper Siedlerfest unsere Räume einweihen und mit dem Aufbau der neuen Anlage beginnen können.

Wer also Lust und Zeit hat mitzuhelfen, meldet sich doch bitte selbständig! bei den Herren Potinius oder Schulte.

Rd.



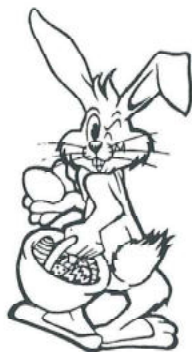
„Da die Bundesbahn ja immer mehr Strecken stilllegt, schwindet auch zunehmend das Interesse der Kinder an Modelleisenbahnen. Der Markt hat darauf reagiert und bietet jetzt Stadtlandschaften an, auf denen Autos sich ferngesteuert regelgerecht verhalten.“

(Ein TV-Reporter von der Nürnberger Spielwarenmesse)

Eckhard Ostertag
Mitglied im Arbeitskreis
Verkehrspolitik der Eisen-
bahnfreunde Friesland e.V.
und des EDEF e.V.

Swinemünder Weg 7, 26388 Wilhelmshaven
Tel. 04421-53844

26.12.96



Frau Evers-Meyer
Landrätin des Landkreises
Friesland
Kreishaus
26441 Jever

Betrifft: Bahnstrecke Sande - Esens

Sehr geehrte Frau Landrätin,

mit Bestürzung habe ich der "Wilhelmshavener Zeitung" am 21.2.96 entnommen, daß sich der Landkreis Friesland gegen die Bahnstrecke Sande - Esens ausgesprochen hat, denn aus allgemeinen verkehrspolitischen, aber auch regionalen Gesichtspunkten heraus ist diese Entscheidung nicht zu verantworten!

Als einer, der sich seit Jahren regional und überregional für eine vernünftige Verkehrspolitik und eine menschen- und umweltfreundliche Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses einsetzt, kann ich nur hoffen, daß in dieser Angelegenheit noch nicht das letzte Wort gesprochen worden ist.

Dabei zähle ich auch auf Sie! Denn Ihren Worten beim Bahnhofsfest in Heidmühle am 9.11.96 hatte ich entnommen, daß Sie sich der Bedeutung der Bahnlinie aus wirtschaftlichen und touristischen Gründen sehr wohl bewußt sind. Ich erlaube mir daher, Ihnen das Flugblatt der Eisenbahnfreunde Friesland e.V. mit wichtigen Argumenten für den Erhalt der Strecke noch einmal zuzuleiten.

Unser damaliges kurzes Gespräch ist mir im übrigen noch in guter Erinnerung.

Mit freundlichen Grüßen und guten Wünschen zum Jahreswechsel bin ich Ihr

Eckhard Ostertag

(Eckhard Ostertag)

*Die Landrätin
des Landkreises Friesland*

26441 Jever, den 06. Febr. 1997 zi
Lindenallee 1
Telefon 04461/919-319
Telefax 04461/919-881

Herrn
Eckhard Ostertag
Swinemünder Weg 7

26388 Wilhelmshaven



Bahnstrecke Sande - Esens

Sehr geehrter Herr Ostertag,

für Ihr Schreiben vom 26.12.1996 bedanke ich mich. Zur Zeit wird in den Gremien des Landkreises Friesland sehr intensiv über das Thema „Bahnstrecke Sande - Esens“ diskutiert. Dementsprechend unterschiedlich sind auch die Presseverlautbarungen, Leserbriefe u. ä., die nicht immer ganz korrekt sind. Der Landkreis Friesland ist sich der Bedeutung der Bahnstrecke für den Tourismus und als Wirtschaftsfaktor sehr wohl bewußt. Auch herrscht Einigkeit darüber, daß die Bahnstrecke Esens-Sande erhalten bleiben soll. Der zuständige Fachausschuß des Kreistages hat in seiner jüngsten Sitzung allerdings mit großer Mehrheit empfohlen, daß der Schienenpersonennahverkehr und damit die o. a. Strecke in der Trägerschaft des Landes Niedersachsen verbleiben soll.

Ich versichere Ihnen, daß der Landkreis Friesland keinesfalls leichtfertig mit diesem Thema umgeht.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Evers-Meyer
(Karin Evers-Meyer)

Streckenmeldungen

KBS 392 Osnabrück - Wilhelmshaven

Neben der bereits beschlossenen Elektrifizierung der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven wird es keine weiteren Investitionen in die Strecke geben. Dies teilte der niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr, Dr. Peter Fischer, Ende November mit. Nach Worten von Dr. Fischer sei für die Sanierung des Oberbaus allein die Deutsche Bahn zuständig. Diese verfügt aber zur Zeit nicht über die finanziellen Mittel, die dringend notwendigen Vorhaben durchzuführen. Die Kosten für die geplante Elektrifizierung belaufen sich mittlerweile auf rund 83 Mio. Mark. Zusätzliche Gelder für Investitionen stehen nicht mehr zur Verfügung. Daher werden die zur Zeit auf den beiden eingleisigen Abschnitten zwischen Rastede und Hahn bzw. zwischen Jaderberg und Varel bestehenden Langsamfahrstellen auch nach der Elektrifizierung, die 1999 abgeschlossen sein soll, bestehen bleiben. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 100 km/h begrenzt bleiben.

Vorteile durch die Elektrifizierung haben die Fahrgäste in Richtung Wilhelmshaven kaum. Der notwendige Lokwechsel in Oldenburg wird entfallen, was einen Zeitgewinn von etwa sieben Minuten bedeutet. Außerdem ist mit mehr durchgehenden Verbindungen in Richtung Bremen zu rechnen. Bislang stellen nur die vier auf dieser Strecke verkehrenden *InterRegio*-Zugpaare sowie die morgendliche *RB* 8402 umsteigefreie Verbindungen mit Bremen her. (juc)

Jever - Harle (ex DB-KBS 221f)

Auf der 20 km langen Trasse der ehemaligen Bahnstrecke von Jever nach Harle wurde im Sommer der neu angelegte Radweg durchgehend eröffnet. Mit diesem Projekt wurde bereits vor vier Jahren begonnen. Als Mitte der 80er Jahre diese Strecke zur Diskussion stand, hätten bereits 1,5 Mio. DM an Investitionskosten ausgereicht, um eine Stilllegung abzuwenden und die Strecke weiter betreiben zu können.

Der Landkreis Friesland hatte die Trasse nach dem Abbau 1989 für 300.000 Mark von der damaligen DB gekauft und danach knapp 500.000 Mark für die Ausbaukosten des Radweges investiert. Die Restarbeiten wurden für 650.000 Mark erstellt. Ein Vergleich der Zahlen macht deutlich, daß für die gleiche Investitionssumme des Radweges die Bahnstrecke hätte erhalten und weiter betrieben werden können.

Damit die Eisenbahn auf dieser Strecke nicht ganz in Vergessenheit gerät, hat die Dorfgemeinde in Wiefels zahlreiche historische Gegenstände zusammengetragen und plant die Einrichtung eines kleinen Eisenbahnmuseums in den Räumlichkeiten des ehemaligen Haltepunktes an der Strecke.

Die Strecke Jever - Harle stellt im Personenverkehr der DB eine Besonderheit dar, da nach Aufgabe des planmäßigen Personenverkehrs im Jahre 1966 nur noch sogenannte „Tidezüge“ während der Sommerferienzeit verkehrten. Sie stellten die Verbindung vom Bahnhof Sande zum Schiffsanleger zur Nordseeinsel Wangerooge in Harle her. Die täglich wechselnden Fahrtzeiten der Züge waren unter den Streckenplänen der Schifffahrtlinien (KBS 10007) veröffentlicht. (juc)

KBS 393 Wilhelmshaven - Esens

• Weiter schlechte Aussichten für die Zweigstrecken in Niedersachsen: Die an der KBS 393 gelegenen Landkreise haben ebenso wie die Stadt Wittmund Ende Dezember 1996 klargestellt, daß sie nicht an einer Übernahme der heruntergewirtschafteten Strecke interessiert sind. Auch das Land Niedersachsen will sich, ebenso wie an der KBS 394 (s.u.), an der fälligen Sanierung des Oberbaus nicht beteiligen. Die vom Land und Bund zur Zeit parallel zur KBS 393 durchgeführten Umgehungsstraßenmaßnahmen in Jever und Schortens signalisieren eine trübe Zukunft. Als möglicher Stilllegungstermin wird in der Region nun der Sommerfahrplan 1998 gehandelt. (hjp/mf)

• Am 9. und 10. November 1996 wurde das 125jährige Jubiläum des Streckenabschnitts Sande - Jever mit einem Bahnhofsfest in Heidmühle gefeiert. Aus diesem Anlaß präsentierte der Deutsche Bahnkundenverband (DBV) den Regio-Shuttle, der an dem Wochenende zu Sonderfahrten auf der Strecke weilte.

Am Sonntag befuhr der Regio-Shuttle die KBS 393 in gesamter Länge. Bei längeren Aufenthalten in den Endpunkten Wilhelmshaven und Esens wurde der Triebzug der dortigen Bevölkerung vorgestellt. Im Verlaufe der Sonderfahrt hielt der Regio-Shuttle auch an den ehemaligen Haltepunkten Asel, Blerum und Stededorf. Bürgervereine dieser Orte hatten die noch vorhandenen Bahnsteige für den Ein- und Ausstieg hergerichtet und machten mit Veranstaltungen auf die Reaktivierung dieser Haltestellen aufmerksam.

Streckenmeldungen

Am Sonntag pendelte der Regio-Shuttle von 11 Uhr bis gegen 17 Uhr zwischen Heidmühle und Jever bzw. Sande. An diesem Tag hielten die planmäßigen Züge *RB* 7518 bzw. *RB* 7520 an den oben erwähnten aufgelassenen Haltepunkten, wo diese Züge ebenfalls von Vertretern der betroffenen Gemeinden und Bürgervereinen begrüßt wurden. Die Veranstalter, der PRO BAHN-Regionalverband Nordwest-Niedersachsen des DBV in Jever und die Gemeinde Schortens, wollten mit dieser Aktion aufzeigen, wie ein attraktiver Personennahverkehr auch auf ländlichen Strecken in Zukunft aussehen kann. Trotz des sehr regnerischem Wetters war die Resonanz bei der Bevölkerung sehr positiv. (juc)

KBS 394 Delmenhorst - Osnabrück

Aufgrund des schlechten Oberbaus mußten Ende November/Anfang Dezember zwischen Delmenhorst und Holdorf mehrere Langsamfahrstellen eingerichtet werden. Darunter befindet sich der Abschnitt Delmenhorst - Goldenstedt, wo nunmehr auf rund 34 km eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gilt. Als Folge dieser Maßnahme verlängerten sich die Fahrzeiten um bis zu 20 Minuten, Anschlüsse in Delmenhorst nach Bremen und in Bramsche nach Osnabrück gingen verloren. Der im aktuellen Kursbuch abgedruckte Fahrplan ist somit hinfällig. An den Bahnhöfen der Regionalbahnlinie veröffentlichte die Deutsche Bahn AG neue Fahrplankarten. Fernreisenden sei vor Antritt der Reise die telefonische Auskunft bei der DB in Delmenhorst, Osnabrück oder einem anderen an der Strecke noch besetzten Bahnhof anzurufen. Weder die DB, noch die für den Regionalverkehr zuständige Landesnahverkehrsgesellschaft beabsichtigen zur Zeit, die erforderlichen Reparaturarbeiten einzuleiten. Der VCD-Niedersachsen bezeichnete in einer Stellungnahme die Einrichtung der Langsamfahrstellen als „beispielhaft für die desolate Verkehrspolitik“ im Lande. Statt die Verschlechterungen hinzunehmen, sei der Ausbau der Strecke und der Einsatz moderner Fahrzeuge auch am Wochenende anzustreben. (vcd/hjp/mf)

KBS 395 Norddeich - Münster (Westf)

Hier fuhren bekanntlich die letzten Dampfloks der DB. Bis Ende Mai 1975 bespannten Loks der Reihe 012 aus Rheine D- und E-Züge. Dann gab es nur noch dampfgeführte Güterzüge mit 042 und 043 bis zum 26.10.77. Die letzten Züge mit Plandampf bei der DB überhaupt. Bis zum Herbst 1980 beherrschten Dieselloks die Strecke. Die schweren Erzzüge von Emden wurden mit zwei Loks der Reihe 221 bespannt. Seit 1980 wird elektrisch gefahren.

Die Strecke ist heute überwiegend mit Lichtsignalen ausgestattet. Es gibt aber noch viele Formsignale, nämlich in Norddeich, in Norden (nur Südseite), in Marienhaf und im Betriebsbahnhof Abelitz, wo planmäßig Zugkreuzungen stattfinden. Die hier abzweigende Nebenbahn nach Aurich ist stillgelegt und rostet vor sich hin.

Im südlichen Streckenteil stehen Formsignale in den Bahnhöfen Lingen und Rheine, außerdem beim Werksbahnhof in Hanekenfähr südlich Lingen, wo ein Stahlwerk steht. In Meppen wurden zwischenzeitlich die Formsignale durch Lichtsignale ersetzt, welche sich seit dem 2.11.1996 in Betrieb befinden. Im wesentlichen unverändert zeigt sich der Bahnhof Rheine. Da aber in die Richtungen Quakenbrück (ex KBS 223a, befahrbares Gleis bis Spelle, Bedarfs-Üg), Ochtrup (ex KBS 224f, zurückgebaut) und Coesfeld (ex KBS 284, durchgängig befahrbares Gleis bis St. Arnold, Bedarfs-Üg) schon seit vielen Jahren keine Reisezüge mehr fahren, ist in Rheine der Tunneldurchgang zum Bahnsteig zugemauert. Die Gleise des Personenbahnhofs, von wo aus früher insbesondere die Abfertigung der Züge in diese Richtungen geschah, sind samt Signalisierung auf ein Minimum zurückgebaut.

Ein Schweizer, ein Schwabe und ein Berliner sitzen in einem Eisenbahnabteil. Der Schweizer wendet sich an den Berliner:

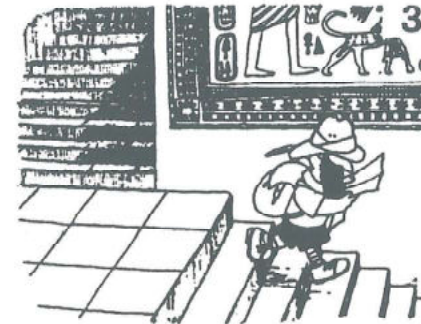
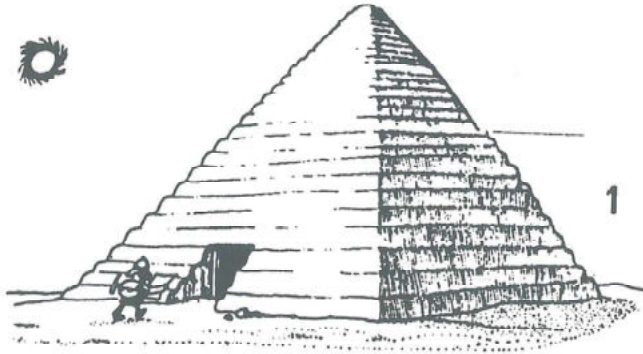
"Sind Sie scho in d'r Schwitz gsi?"

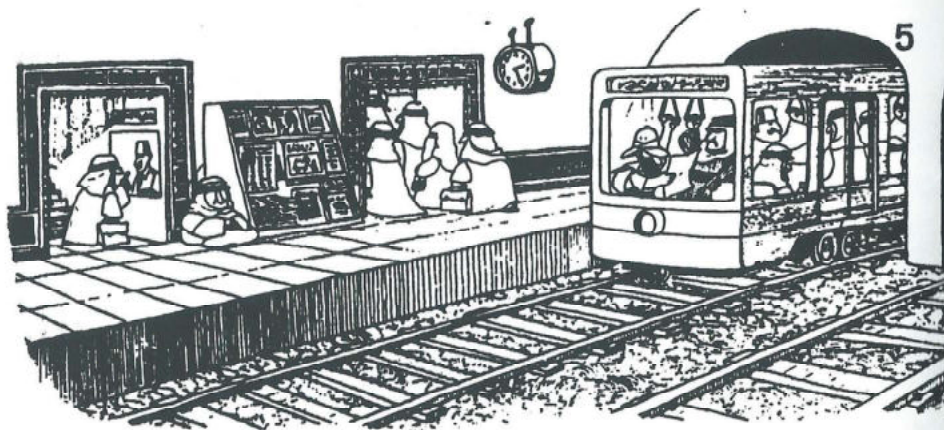
Der Berliner kann mit dem letzten Wort nichts anfangen und fragt:

"Gsi?"

Greift der Schwabe ein: "Er moit gwää!"

... eines Tages am Nil ...

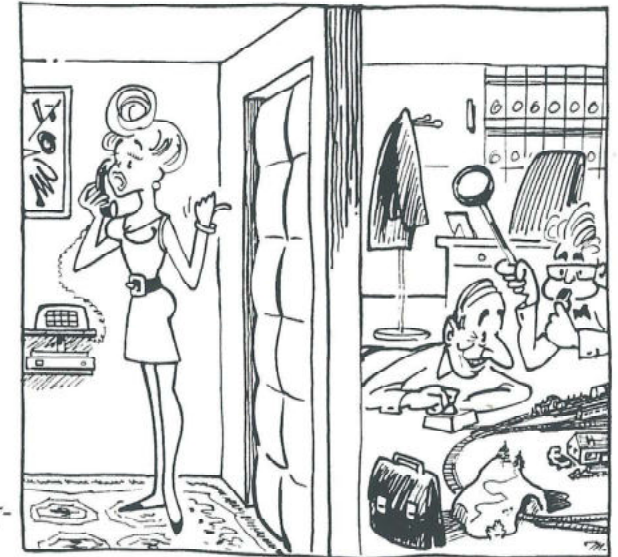




(Sammlung Schnabel)



"Langsam mach' ich mir Sorgen. Mutti – der Steuerprüfer ist nun schon den 5. Tag bei Herbert ..."



... tja, und erst als ich die Sammlung so weit zusammen hatte, habe ich einmal nachgerechnet, wieviel ich doch eigentlich beim Bau von Bausätzen sparen könnte ..."

Ivo Cordes

M

arkus zu seinem Vater: "Du Papa, weißt du, welche Eisenbahn die meiste Verspätung hat?" - "Keine Ahnung, mein Junge." - "Die, die du mir zum Geburtstag versprochen hast."

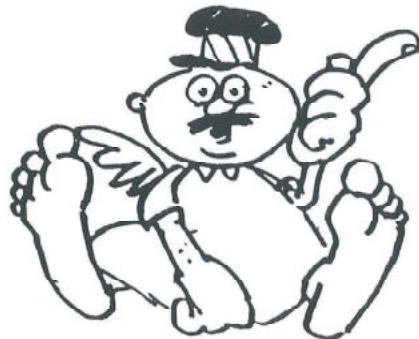
Beugt sich ein Reisender auf der Gotthardstrecke aus dem Zug. "Erstaunlich!" ruft er aus. "Großartig! Einmalig!" - "Ja", sagt sein Gegenüber, "das ist schon ein schönes Stück Erde." - "Ach was, Landschaft", meint darauf der Fremde, "ich finde es großartig, wie der Lokführer bei dieser Geschwindigkeit in jeden Tunnel hineintrifft!"

★

„Deine Rechenaufgabe, wo sich der Schnellzug Berlin-München und der Personenzug München-Berlin treffen, ist ja total falsch. Fritzchen, wie bist du denn auf diese Ergebnisse gekommen?“ - „Mein Vater hat beim Reisebüro angefragt!“

Literaturnachweis

- 1) Prof.Dr.Ing K.R. Repetzki
"Elektrische Schienenfahrzeuge in Glaser's Analen 1930-1953"
Transpress, Berlin/Reprint Steigerverlag, Solingen 1990
- 2) Deutsche Bundesbahn,
Bundesbahndirektion München 35A/33a B 90 Bems
"Informationsheft S-Bahn München", März 1972
- 3) **M V V - Chronik**, MVV-0312 v. 19.07.1990
- 4) Broschüre "Stationen eines Erfolges - 20 Jahre M V V" (1992)
Hrsgb: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
- 5) **M V V - Report** 1992, 1993, 1994
Hrsgb: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- 6) Deutsche Bundesbahn "Flughafen-S-Bahn München"
1992 Hrsgb: Bundesbahndirektion München
- 7) **Verbund-G'schichten**
Heiter-besinnliche bis deftig-grantige Splitter aus einem
Jahr Verbundverkehr
Hrsgb: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund 28.05.1973
- 8) **Neue Verbund-G'schichten**
Heiter besinnliche bis deftig-grantige Splitter aus zehn
Jahren Verbundverkehr
Hrsgb: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund 28.05.1982



In dieser Ausgabe der VM erscheint der zweite Teil von der Münchener "S - Bahn", geschrieben von unserem ehemaligen Mitglied Erwin Wagner, der jetzt im Großraum von München lebt, diesmal mit Bildanhang! In der Heftmitte befindet sich ein Übersichtsplan von der "S-Bahn".
Der dritte und letzte Teil von der Bahn wird in der nächsten VM abgedruckt.

Der S-Bahn-Betrieb**1) Das Betriebsprogramm**

Reichsbahnrat Kniffler's Zukunftsbild vom Betrieb einer Münchner S-Bahn findet sich hier wieder. Seine Forderungen an eine moderne S-Bahn decken sich im Wesentlichen mit den Leitsätzen des Betriebsprogramms der DB; unter Anderem wurden sie wie folgt festgelegt:

"Die nach der Stadtmitte strebenden Vorortzüge sollen, soweit betrieblich benutzen."

"Auf allen Vorortstrecken ist ein starrer Fahrplan einzuführen, bei dem die Zugfolge je nach dem Verkehrsbedürfnis höchstens 20 Minuten, mind. 60 Minuten beträgt."

Aus den Leitsätzen ergaben sich bestimmte Anforderungen ²⁾ an

- a) das Streckennetz
- b) die Signal- und Fernmeldeanlagen
- c) den Fahrplan
- d) den Fahrzeugpark



"Ich würde es Ihnen ja sagen, aber es ist doch verboten, mit dem Fahrer zu sprechen!"



Das Betriebsprogramm sah neben dem am meisten ins Auge fallenden Neubau der 2-gleisigen unterirdischen Verbindungsbahn zwischen Hackerbrücke und Ostbahnhof mit den 5 Bahnhöfen Hauptbahnhof, Karsplatz, Marienplatz, Isartor und Rosenheimer Platz unter anderem vor:

Überwerfungsbauwerke

für das Ein- bzw. Ausfädeln der S-Bahn-Züge in die Stammstrecke

Umbau

der betrieblich wichtigen Bahnhöfe Pasing und Ostbahnhof mit dem Ziel, die Anlagen für die S-Bahn, von denjenigen für den übrigen Betrieb zu trennen.

Entwicklung und Beschaffung eines S-Bahn-Triebzuges mit

- 16 2/3 Hz Stromsystem und Stromzufuhr durch Oberleitung - hoher Anfahr- und Bremsleistung - stufenlosen breiten Einstiegräumen - Türschließautomatik - automatischer Kupplung

Anpassung der Verkehrs- und Betriebsanlagen -

auf den Bahnhöfen und Haltepunkten des Vorortnetzes an den S-Bahn-Betrieb, insbesondere durch den Bau von Unterführungen 210 m langen, durchweg 76cm hohen Bahnsteigen, Errichtung von Wetterschutzanlagen und den Umbau der Empfangsgebäude

Bau eines Abstellbahnhofes mit Behandlungsanlagen

für die S-Bahn-Triebzüge in Steinhausen und Erweiterung des Abstellbahnhofs Pasing-West

Elektrifizierung

der noch nicht mit Fahrdrat überspannten 85km eingleisigen und 58km zweigleisigen Strecken mit Ergänzung der Stromversorgung.

Umstellung

von Nebenbahn auf Hauptbahnen

Neubau und Ergänzung

der Signalanlagen im Außenbereich

Entwicklung und Bau einer Hochleistungssignalanlage für die Stammstrecke

mit einer theoretischen Zugfolge von 90 Sekunden

Einrichtung einer leistungsfähigen Betriebssteuerzentrale

Einführung des Zugbahnfunks

2) Kenndaten des S-Bahn-Triebzuges ET 420 (Bild 6)

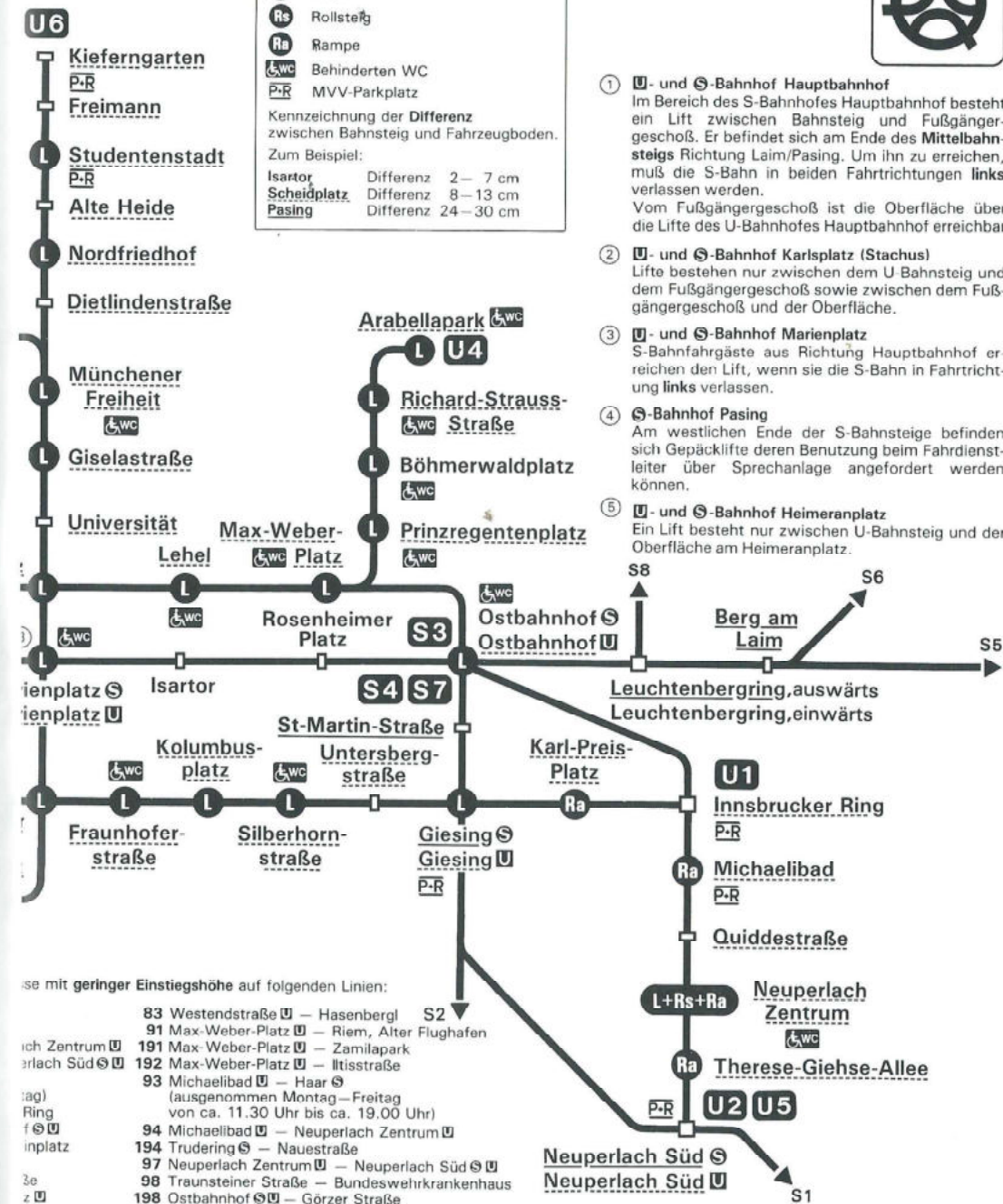
Stromsystem	Einphasenwechselstrom 15 KV, 16 2/3 Hz
Achsfolge	Bo' Bo' + Bo' Bo' + Bo' Bo'
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Nennleistung (nach VDE 0535)	2400 KW
Anfahrbeschleunigung (0 - 60 km/h)	1,0 m/s ²
Reisebeschleunigung (0 - 120 Km/h)	0,9 m/s ²

i den Schnellbahnen im Stadtbereich



Legende:

L	Lift
Rs	Rollsteig
Ra	Rampe
WC	Behinderten WC
P-R	MVV-Parkplatz
Kennzeichnung der Differenz zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden.	
Zum Beispiel:	
Isartor	Differenz 2 - 7 cm
Scheidplatz	Differenz 8 - 13 cm
Pasing	Differenz 24 - 30 cm



- ① U- und S-Bahnhof Hauptbahnhof
Im Bereich des S-Bahnhofes Hauptbahnhof besteht ein Lift zwischen Bahnsteig und Fußgängergeschoß. Er befindet sich am Ende des Mittelbahnsteigs Richtung Laim/Pasing. Um ihn zu erreichen, muß die S-Bahn in beiden Fahrrichtungen links verlassen werden.
Vom Fußgängergeschoß ist die Oberfläche über die Lifte des U-Bahnhofes Hauptbahnhof erreichbar.
- ② U- und S-Bahnhof Karlsplatz (Stachus)
Lifte bestehen nur zwischen dem U Bahnsteig und dem Fußgängergeschoß sowie zwischen dem Fußgängergeschoß und der Oberfläche.
- ③ U- und S-Bahnhof Marienplatz
S-Bahnfahrpassagiere aus Richtung Hauptbahnhof erreichen den Lift, wenn sie die S-Bahn in Fahrtrichtung links verlassen.
- ④ S-Bahnhof Pasing
Am westlichen Ende der S-Bahnsteige befinden sich Gepäcklifte deren Benutzung beim Fahrdienstleiter über Sprechanlage angefordert werden können.
- ⑤ U- und S-Bahnhof Heimeranplatz
Ein Lift besteht nur zwischen U-Bahnsteig und der Oberfläche am Heimeranplatz.

se mit geringer Einstiegshöhe auf folgenden Linien:

- 83 Westendstraße U — Hasenberg S2
- 91 Max-Weber-Platz U — Riem, Alter Flughafen
- 191 Max-Weber-Platz U — Zamilapark
- 192 Max-Weber-Platz U — Ittisstraße
- 93 Michaelibad U — Haar S
- (ausgenommen Montag—Freitag von ca. 11.30 Uhr bis ca. 19.00 Uhr)
- 94 Michaelibad U — Neuperlach Zentrum U
- 194 Trudering S — Nauenerstraße
- 97 Neuperlach Zentrum U — Neuperlach Süd S U
- 98 Traunsteiner Straße — Bundeswehrkrankenhaus
- 198 Ostbahnhof S U — Görzer Straße



Anlagen für behinderte Fahrgäste bei

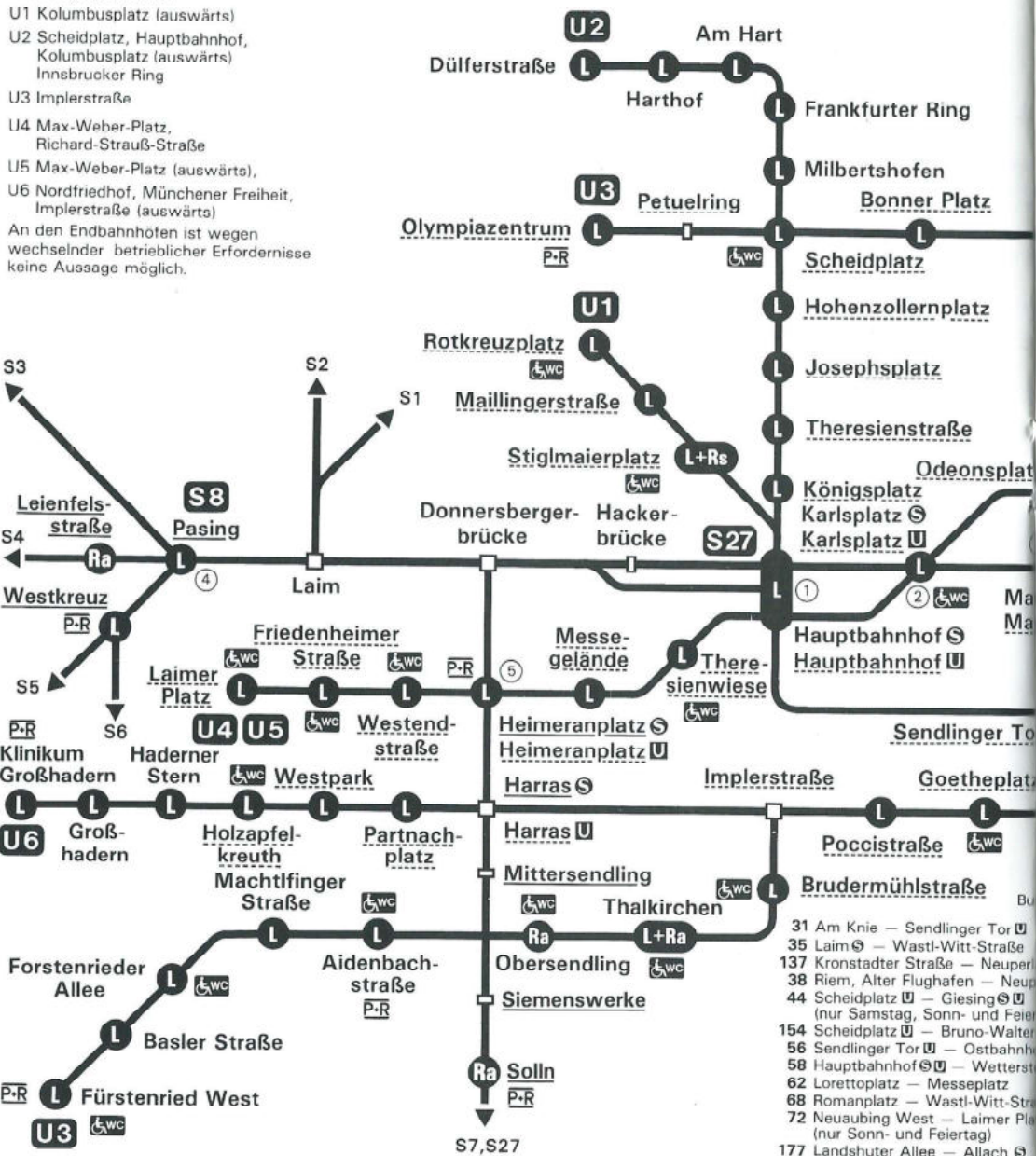
Aussteigseite an den U-Bahnstationen.

Die Aussteigseite ist in der Regel links.
Bei Stationen folgender Linien ist die Aussteigseite **rechts**:

- U1 Kolumbusplatz (auswärts)
- U2 Scheidplatz, Hauptbahnhof, Kolumbusplatz (auswärts)
- U3 Implerstraße
- U4 Max-Weber-Platz, Richard-Strauß-Straße
- U5 Max-Weber-Platz (auswärts),
- U6 Nordfriedhof, Münchner Freiheit, Implerstraße (auswärts)

An den Endstationen ist wegen wechselnder betrieblicher Erfordernisse keine Aussage möglich.

Aussteigseite an den S-Bahnstationen der Stammstrecke.
Die Aussteigseite an den Stationen Rosenheimer Platz, Isartor und Hackerbrücke ist **links**.
Die Aussteigseite an den Stationen Marienplatz, Karlsplatz und Hauptbahnhof ist **rechts**.
Ausnahmen zum Erreichen der Lifte siehe ① und ③.
An den Stationen Ostbahnhof, Donnersbergerbrücke, Laim und Pasing ist wegen wechselnder betrieblicher Erfordernisse keine Aussage möglich.



- - Münchener "S-Bahn" - -

15

Schnellbremsverzögerung aus 120 Km/h
Bremsverzögerung für elektr. Bremse mit

0,95 m/s²

Druckluft-Ergänzungsbremse aus 120 Km/h
Stromzuführung
Steuerung

0,9 m/s²

Fahrleitung

Thyristor-Anschnittsteuerung mit zwei
unsymmetrisch-halbgesteuerten Brücken
in Folgesteuerung

Anzahl der Fahrmotoren
Antriebsart
Dienstgewicht
Besetztgewicht (Sitzpl. bes.)
Länge d. Puffer
Treibraddurchmesser neu
Fußbodenhöhe
Sitzplätze
Plätze insgesamt bei 4 Personen
pro m² Stellfläche
Heizung der Fahrgasträume

12
Tatzlagerantrieb
138 t
153 t
67,4 m
850 mm
1000 mm über SO
194
484
selbstregelnde Luftheizung

Anmerkung: Im Gegensatz zu den E-Loks der DB ist ein abgelegter Stromabnehmer nicht unter Strom, wenn ein zweiter zum Betrieb der Lok am Fahrdrabt angelegt ist.

Der Triebwagenführer ist ausgebildeter Lokführer der Deutschen Bahn. Nach ca. eineinhalb Jahren dauernden Ausbildung, während der er neben der Theorie auch verschiedene E-Lok-Baureihen beherrschen lernen muß, kann er zur S-Bahn abgestellt werden.
Er hat es dort etwas gemütlicher als auf der großen Schwester, die Fahrzeiten zwischen den Haltepunkten und Bahnhöfen sind kürzer und selten steht er vor einem Hp 0. Da muß schon sehr viel passieren, was aber doch vorkommt. Er muß "Hallo wach" - sein wie sein Kollege auf der großen Maschine und wenn er nicht aufpasst, erwischt ihn in einem Kontrollabschnitt eine Zwangsbremse genauso unbarmherzig. Er muß konsequent sein, denn wenn er einmal "Zurückbleiben (mal mit, mal ohne "bitte")" gerufen und die Taste TZ des Mikros gedrückt hat, schließen die Türen erbarmungslos und er muß abfahren. Mittlerweile hat auch die Weiblichkeit im Bremshebel-Stuhl hinter dem Fahrpult eines S-Bahn-Triebwagens Platz genommen und wie mir ein Lehrlokführer bestätigte, steckt eine Frau die männlichen Kollegen nicht selten in die Tasche.

3) Bautechnische Daten

a) Stammstrecke

Umfaßt den Streckenbereich, auf dem im Regelfall nur artreine aus ET 420/421 gebildete S-Bahn-Züge verkehren und zwar von München-Pasing mit den Abzweigstellen bis zum Abstellbahnhof München-Steinhausen. Sie hat eine Länge von 14,5 km, davon sind 4,2 km untertunnelt.

b) Trassierungselemente des S-Bahn-Tunnels

Mindesthalbmesser im Bahnsteigbereich 500m, zwischen den Bahnhöfen 285m, Steigungen max. 32 ‰

b) Lichtraumprofil

Einschränkung des Regelprofils nur in der Breite auf 1,90 m (statt 2,00m); dadurch Durchführung aller normalen Regelfahrzeuge möglich

c) Gleisabstand

Mindestabstand 4,70m; zwischen den Gleisen ist ein 0,90m breiter Schutzstreifen vorhanden; (Gehweg für Unterhaltungspersonal und zugleich Fluchtweg für Reisende; Fluchtrichtung ist markiert).

d) Überdeckung des S-Bahn-Tunnels

Allgemein 6 - 8 m, am Rosenheimerberg 13m;

Eine besondere Ausrüstung des Tunnels bildet ein Wehrkammertor, das westlich der Isarunterquerung mit 2 mechanisch angetriebenen Rollschützen eine Überflutung der tief gelegenen Bahnhöfe Isartor und Marienplatz sowie der U-Bahn bei einem Wassereintrich aus den Isararmen bzw. dem Auer-Mühlbach verhindert. Signaltechnische Sicherungen verhindern, daß Züge beim Absenken der Rollschütze gefährdet werden.

4) Das Signalsystem

Bei den Überlegungen für die Wahl des Signalsystems der Außenstrecken wurde davon ausgegangen, daß auch bei maximaler Streckenbelastung ein konventionelles Signalsystem mit Dr-Anlagen und zusätzlichen Unterteilungen einzelner, längerer Blockabschnitte genügt. Die Standorte der Dr-Stellwerke wurden so gewählt, daß bei weitgehender Ausnutzung der max. zulässigen Stell-Entfernung für Weichen und Signale, Nachbarbetriebsstellen von einem Knotenstellwerk aus ferngestellt werden können.

Die Stammstrecke wurde mit einer modernen Hochleistungssignalanlage mit kürzestmöglichen Zugwechselzeiten mittels einer Linienzugbeeinflussung (LZB) ausgestattet. Sie ist mit 2 Signal-Systemen ausgerüstet:

- Regelsystem:** LZB, Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB), automatische Steuerung der S-Bahnzüge durch Zusammenwirken von LZB und AFB
- Reservesignalsystem:** ortsfestes Lichtsignalsystem mit Vorsichtssignal (ZsV, neu Zs 7)

Zwischen Pasing und Ostbahnhof fahren die Triebwagenführer auf Führerstandssignale, die mit dem ausgeleuchteten Reserve-Signalsystem übereinstimmen und mit der AFB.

Auf dem Führerstand des Triebfahrzeuges wird mittels LZB (Führerstandssignalisierung) angezeigt:

- Sollgeschwindigkeit
- Istgeschwindigkeit
- vorgelegene Punkte, an denen zu halten oder langsam zu fahren ist (Zielentfernung und Zielgeschwindigkeit)
- unsignalmäßige Fahrten auf Ersatz- oder Vorsichtssignal (Melder Zs 1 und Zs 7) - Lichtsignal Zp 9
- Lichtzeichen "Bahnhof unbesetzt" (Melder Zp 9 blinkend)

Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an allen Punkten der Strecke und die Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 40 Km/h bei Fahrten auf Vorsichts- oder

Ersatzsignal wird dabei selbsttätig überwacht; bei Überschreitung tritt eine Zwangsbremung ein.

Außerdem gibt die LZB die Führungswerte für die automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB) vor.

Mit Ausnahme der Anzeige des Signals Zp 9 und des Lichtzeichens "Bahnhof unbesetzt" erfüllt die LZB bei Fahrten auf dem Gegengleis im Gleiswechselbetrieb (ehem. Falschfahrt) dieselben Aufgaben wie bei Fahrten auf dem Regelgleis.

Im inneren S-Bahn-Bereich sind alle Dr-Stellwerke mit Zugnummernmeldung ausgestattet. Neben den bekannten Aufgaben erfüllt die Zugnummernmeldung auf der Stammstrecke noch Sonderbedingungen:

- Automatische Zugnummernfortschaltung bei permissivem Nachfahren eines Zuges in einen belegten Blockabschnitt
- Sperren des Vorsichtssignals für die Einfahrt eines dritten Zuges in einen Abschnitt
- Anschaltung des Selbststellbetriebs an Streckenverzweigungen über Zugnummer/Zugzielkennung - Löschen der LZB-Bahnhofshaltinformation für durchfahrende Züge (für Reisezüge der DB, wenn sie und S-Bahn die gleiche Strecke benutzen)
- Steuern der Zugzielanzeiger (Bild 7).

Wesentliche Merkmale und Unterschiede gegenüber dem herkömmlichen Haupt-Vorsignal-System:

Anordnung der Vorsignale im Betriebs-Bremswegabstand des ET 420 (zw. 128 und 789m)

keine Ausfahr-Vorsignale

Standort der Einfahrtssignale in verkürztem Gefahrenpunktabstand bis zu 50m vor dem Bahnsteiganfang

Standort der Ausfahrssignale = 5m nach Bahnsteigende mit anschließendem Schutzabstand von 10m die Hauptsignale der Stammstrecke sind nur mit dem Vorsichtssignal ausgerüstet

Ausnahme:

- Hauptsignale vor Einmündungen in Gemeinschaftsstrecken (Signale 305 und 405) haben nur Ersatz-Signale
- Hauptsignale vor den Verzweigungen im Ostbahnhof in Gemeinschaftsstrecken (Signale P2 und P3, sowie Signal 831) sind ausgerüstet mit richtungsabhängigem Vorsichtssignal (Weiterfahrt in Stammstrecke)
- richtungsabhängigem Ersatzsignal (Weiterfahrt in Gemeinschaftsstrecke)
- Bedienung des Vorsichtssignals Signal Zs 7 erscheint selbsttätig an den Einfahrtssignalen des Regelgleises von Laim bis Ostbahnhof bzw an den Einfahrtswischensignalen vor dem Bahnsteig, sobald der vorausfahrende Zug mit der ersten Achse 10m am Ausfahrtsignal vorbeigefahren ist und dabei dieses auf Halt gestellt hat. Die Fahrwegsicherung erfolgt automatisch. Bedienung durch den Fahrdienstleiter von Hand in Störungsfällen (Ersatz für Befehl Ab- und Vorsichtssignal);
- Zusätzliche Geschwindigkeitsprüfpunkte (in der Regel 3) vor Hauptsignalen, die Zwangsbremung bei Überschreiten der jeweils zulässigen Geschwindigkeit auslösen.

Zum derzeitigen der Technik sei jedoch gesagt, daß der Triebwagenführer von seiner ursprünglichen Arbeit als Lokführer noch nichts eingespart hat. Er muß noch genauso "Halt wach" - sein, als ob er einen RE- oder einen IC-Zug führen würde.

Stell- und Bedienungseinrichtungen der Stammstrecke sind

- Stellwerk München -West (in der Betriebssteuerungszentrale an der Hackerbrücke)

- Bedienungs- und Überwachungseinrichtungen in der kombinierten Stell- und Meldetafel der Betriebssteuerzentrale
- Bedienungshandlungen über Nummern-Stellpult
- Fahrstraßeneinstellung weitgehend automatisch über Zugnummernmeldung im Selbststellbetrieb (Bild 8)

Auf dem ca. 400km langen Gemeinschaftsnetz der S-Bahn steht bis auf wenige Ausnahmen vollelektrische Signaltechnik zur Verfügung; alle Bahnhöfe sind auf Dr-Technik umgestellt, Selbstblock mit enger Blockabschnittsteilung ist eingerichtet.

Einrichtungen für den signalisierten Falschfahrbetrieb (Wechselbetrieb) sind auf fast allen Bahnhöfen des S-Bahn-Bereichs vorhanden.

Ca. 250 Bahnübergänge sind technisch gesichert und weitgehend automatisiert. Soweit Bahnübergänge unter Signaldeckung liegen, sind die Schranken signalabhängig geschaltet.

5) Nachrichtentechnische Anlagen

Alle ET 420 sind über Zugbahnfunk an die Betriebssteuerzentrale (Zugüberwachungen/ZÜ) angeschlossen; damit können die Fahrdienstleiter auf den Unterwegsbahnhöfen, die Lokleitung im Bw Steinhausen und die Oberlokleitung bei der Ozi durch Vermittlung der ZÜ mit dem Triebfahrzeugführer direkt sprechen; außerdem können die Fahrgasträume der ET 420 von der ZÜ aus besprochen werden.

6) Betriebliche Besonderheiten

Für den S-Bahn-Bereich München wurden wegen der Besonderheiten der Fahrzeuge, der Signal- und Fernmeldeanlagen und des starren Fahrplans der S-Bahn-Züge eigene Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift (neue FV) und zum Signalbuch (ZFSS) herausgegeben.

a) Bahnhöfe im Sinne der FV § 3(3) sind die S-Bahn-Stationen

Donnersbergerbrücke
Hauptbahnhof
Karlsplatz
Marienplatz
Rosenheimer Platz

Die Signale vor und nach den Bahnsteigen werden analog als Ein- bzw. Ausfahrtsignale bezeichnet.

b) Streckenverzweigungen, die den Charakter von Abzweigstellen gem. FV § 3(6) haben, betrieblich jedoch in einen Bahnhof einbezogen sind, werden als Verzeigungen bezeichnet und sind keine Zugmeldestellen.

c) Für die Bekanntgabe von Langsamfahrstrecken gem. FV § 22(2) kann zwischen Pasing und Ostbahnhof die Ausstellung eines Vorsichtsbefehls entfallen, sobald die La-Stelle durch Lf-Signal gesichert ist und an den Bahnsteigen in Pasing, bzw. Laim und im Ostbahnhof Tafeln mit einem Hinweis auf die La-Stelle aufgestellt sind.

Auf den übrigen Abschnitten der Stammstrecke können Vorsichtsbefehle nach 24 Stunden entfallen, wenn die La-Stelle signalisiert ist und die Heimatdienststellen des Zugpersonals (die

Bahnhöfe Hbf, Ostbahnhof, Mühldorf, Treuchtlingen und Ingolstadt sowie das Bw-Steinhausen) verständigt sind.

d) Streckenkunde des Zugpersonals gem. FV 41(2) und (3)

Im S-Bahn-Tunnel dürfen Fahrten ohne streckenkundige Triebfahrzeugführer oder Begleiter nicht durchgeführt werden. Die Zugführer von S-Bahn-Zügen müssen auf der Stammstrecke ortskundig sein.

e) Bremsprobe bei S-Bahn-Triebzügen gem. FV §44(8)

Zur Feststellung der Bremszustände bei der Druckluftbremse sind vorhanden zentrale Bremsanzeigeeinrichtung auf dem Führerstand, Bremskontroll-Leuchten an den Wagenaußenseiten über jedem Drehgestell

Es sind auszuführen:

- die vereinfachte Bremsprobe bei Kurzzügen vom Triebfahrzeugführer allein mittels zentraler Bremsanzeigeeinrichtung
- die vereinfachte Bremsprobe bei Voll- und Langzügen durch einen Bremsbeamten (Zf). Dabei genügt das Beobachten der Bremskontroll-Leuchte an einem beliebigen Drehgestell des letzten Triebzuges.
- die volle Bremsprobe ist stets bei allen Zügen unter Beobachtung der Bremskontroll-Leuchten durchzuführen.

f) Liegegebliebener Zug

Außerhalb der Stammstrecke muß der Blockabschnitt, in dem sich der Zug befindet, gesperrt werden. Der liegegebliebene Zug wird durch einen nachfolgenden "beseitigt" (Sperrfahrt); die Weiterfahrt erfolgt als vereinigte, normale Zugfahrt. In der Stammstrecke wird der belegte Abschnitt nicht gesperrt; der liegegebliebene Zug ist lediglich über ZF zu unterrichten, daß er abgeschleppt wird; die Einfahrt des abschiebenden Zuges in den belegten Abschnitt erfolgt auf Vorsichtssignal.

Damit soll's genug sein mit Betriebsdaten und Technik.

Der MVV - Münchner Verkehrs- und Tarif-Verbund

Mit hohen Erwartungen startete am 28. Mai 1972 der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund. Die Deutsche Bundesbahn nahm auf einen Schlag das komplette rund 400 km lange S-Bahn-System in Betrieb. Der Gemeinschaftstarif des MVV und ein einheitlicher Fahrplan traten in Kraft. Im ersten vollen Verbundjahr 1973 hatten bereits 358 Mio Fahrgäste die MVV-Verkehrsmittel benutzt. Ihre Zahl stieg von Jahr zu Jahr ständig. Im Jahr 1991 wurden 522 Mio Fahrgäste gezählt, im Jahr 1994 waren es schon 529,7 Mio Fahrgäste; das sind immerhin 62,99% aller Verkehrsträger des MVV. Insgesamt wurden in der Zeitspanne vom 1972 - 1992 rund 8,9 Milliarden Fahrgäste durch den MVV befördert.

Einzigartig ist der Gültigkeitsumfang einer Fahrkarte des MVV.: sie gilt für die S- und U-Bahn gleichermaßen wie für Tram und Bus. Ein ausgeklügeltes System an Normal-, Zeit- und Zonenkarten, Sonder- und Angebotsfahrkarten, zugegeben, zu einem soliden Preis, gibt dem Benutzer die Möglichkeit zu jeder Tag- und Nachtzeit sicher hinzufahren, wohin er gebracht werden will.

Zum Beispiel die "Grüne Karte": Sie gilt werktags ab 09.00 Uhr bis zum Betriebsende und berechtigt in dieser Zeit jedes Verkehrsmittel des MVV im gesamten Verkehrsnetz zu benutzen; sie kostet im Monat DM 79,-. Wer also will, kann z.B. von einem Endbahnhof der S-Bahn zu einem beliebig anderen fahren, umsteigen, wie es ihm beliebt, zwischendurch einen Biergarten besuchen und mit der nächsten S-Bahn zu einem anderen fahren.

Fortsetzung folgt

Bild - Anhang

Bild 1 Netz der Vorortstrecken
(Vor Beginn der S-Bahn-Planung)

Bild 2 S-Bahn-Planung vor 1945

Bild 3 S-Bahn-Netz ab 1972

Bild 4 Zugfolge auf der Stammstrecke
(während der olymp. Spiele)

Bild 5 Lageplan der S-Bahn-Station Ismaning
und der Streckenverlauf

Bild 6 Elektrischer Triebzug BR 420

Bild 7 Bereich der Steuerung durch Zug-
nummer mit Zugzielkennziffern

Bild 8 Betriebssteuerzentrale München
-Bedienungsraum-



„Na, ist doch klar, was die wollen: Zwei Fahrkarten
von Schweinfurt nach Rüsselsheim – über Regensburg!“

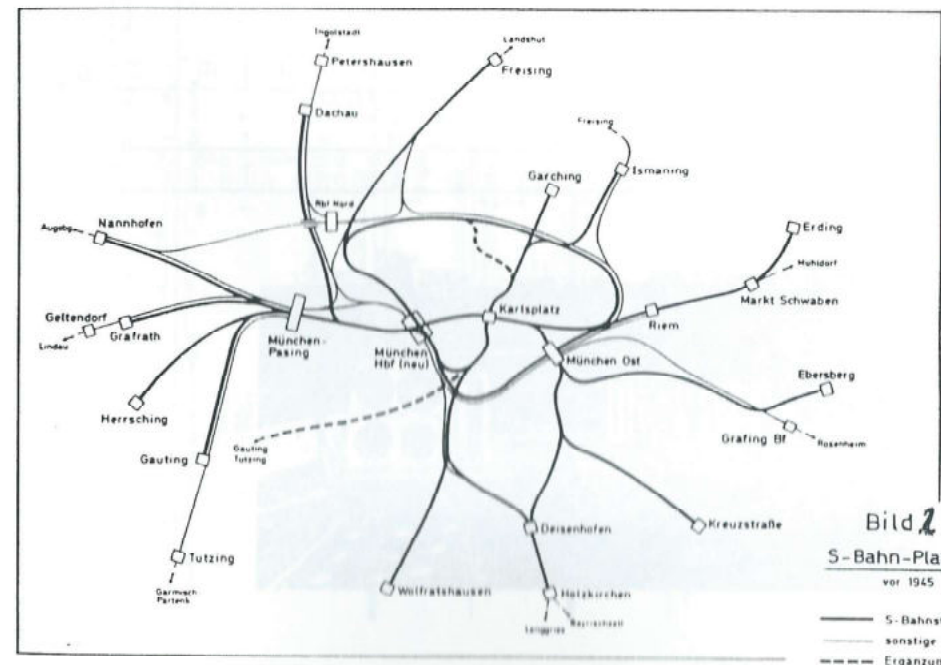
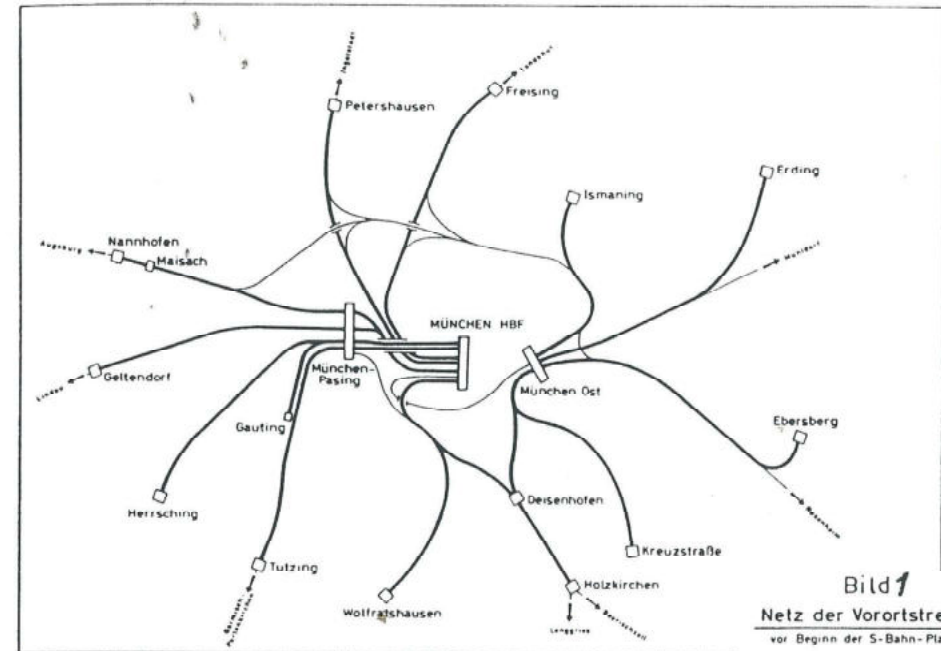


Bild 3

S-Bahn-Netz

ab 1972

- S-Bahnstrecken
 --- sonstige Strecken
 - - - - - Ergänzungsstrecken

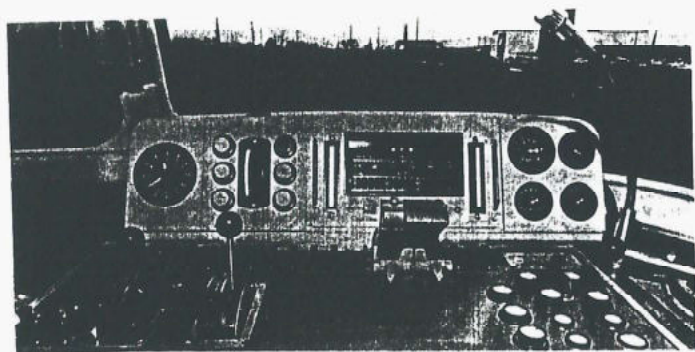
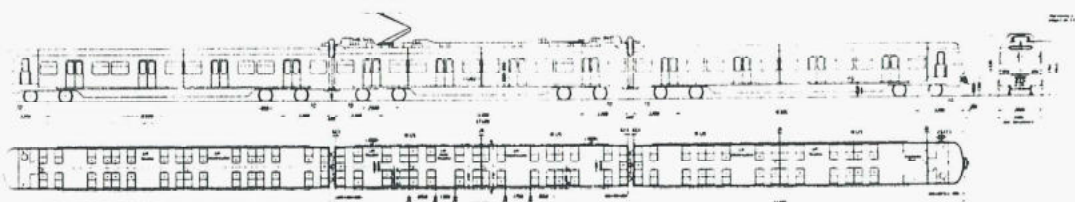
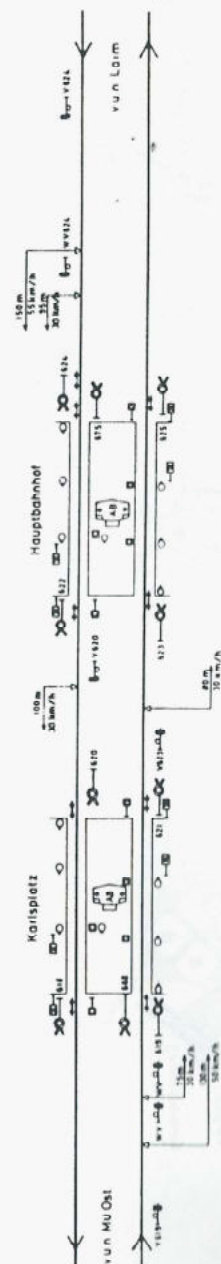
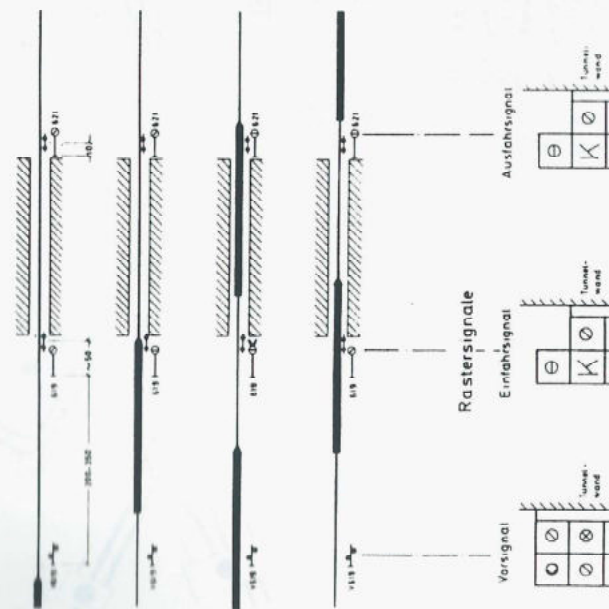


Bild 4

Elektrischer Triebzug,
 DR 420
 für 15 kV 16 2/3 Hz Wechselstrom
 S-Bahn München



Signalbildfolge



Zeichenerklärung:

Bahnhöfe nicht maßstäblich

- Bahnhofsplatt ohne Selbstfahrbetrieb mit LZB-Kennlicht und Stellwerksbedientem
 — Zentralblocksignal mit LZB-Kennlicht und Stellwerks- und zugbedientem Vorsichtssignal
 — Zentralblocksignal mit LZB-Kennlicht und Stellwerksbedientem Vorsichtssignal
 — Vorsichtssignal mit LZB-Kennlicht der Vorsichtswiederholer
 — Abfahrtsignale (Zs) stehend, Zs 9 hangend
 — Haltsignal für planmäßig haltende Züge (Hs 3)
 — Achszähler
 — Finschleuse
 — Geschwindigkeitsbegrenzung, bestehend aus Einschaltglocke und 2000 Hz Magnet
 — Gleitschleuse des 1000 Hz Magneten mit Entfernung zum zugehörigen Signal
 — und die Prüfungsschleuse

AB Ausfahrtschleuse

- Lichtpunkt mit Vorsichtssignal (Zs)
 — Lichtpunkt mit LZB-Kennlicht
 — Vorsichtssignal
 — Klemmkasten

Bild 5

Ortsfakta S-Bahn München

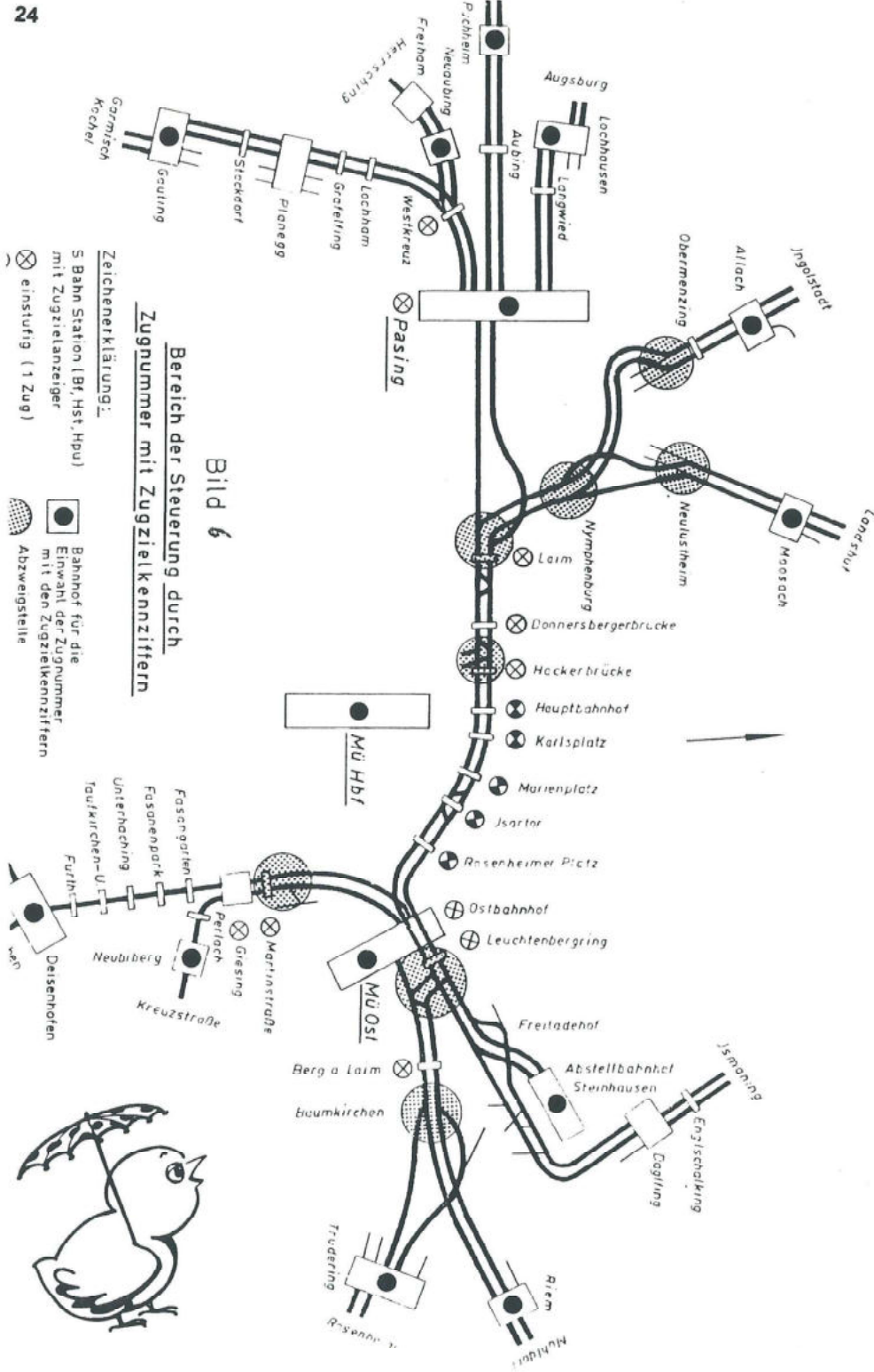


Bild 6

- - Münchener "S-Bahn" - -

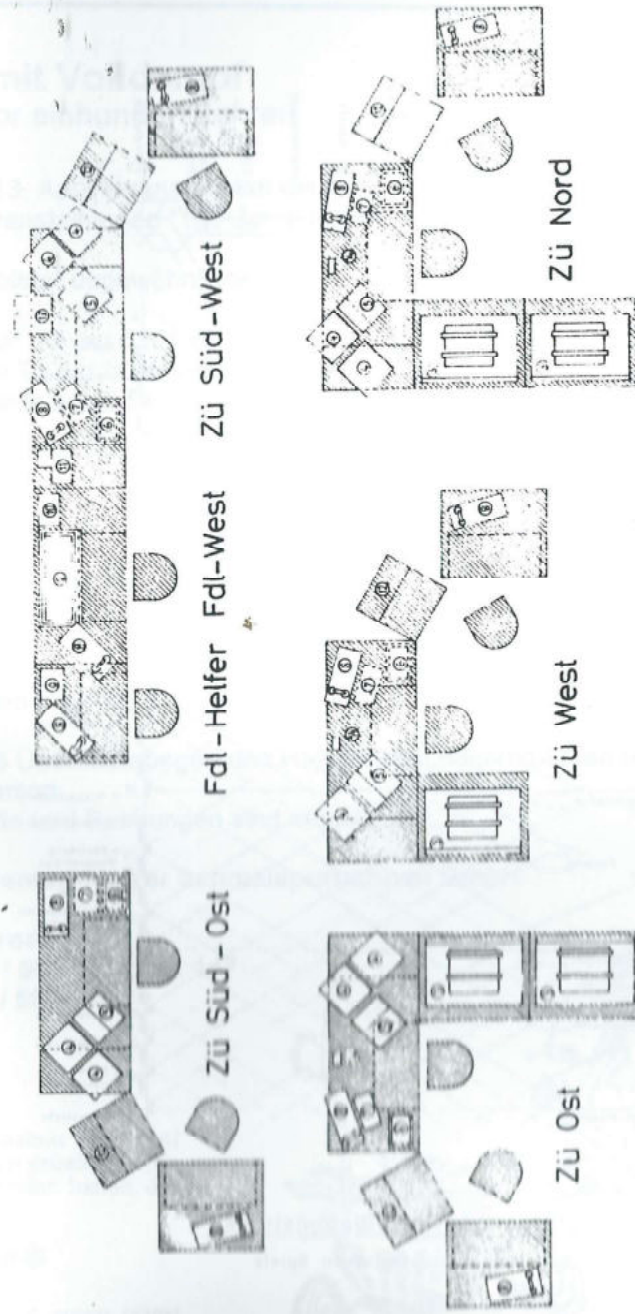


Bild 7

Betriebssteuerzentrale München
Bedienungsraum

- ① = Meldetafel (132 x 52 Tafeln)
- ② = Nummernstellpult
- ③ = ZÜ - Blattschreiber
- ④ = Sichtgerät
- ⑤ = Tastatur für Sichtgerät
- ⑥ = Dia - Selektor
- ⑦ = Tastatur für Dia - Selektor

- 19 = Alltagsprecher
- 20 = Bedienungssout für Zugzielanzeiger
- 21 = Sprechstelle für Notruf 5-Bahn - Tunnel
- 22 = Sprechstelle für Unterhaltungsdienstfunk
- 23 = Zugbahnfunkschrank
- 24 = Graphik - Sichtgerät
- 25 = Tischuhr

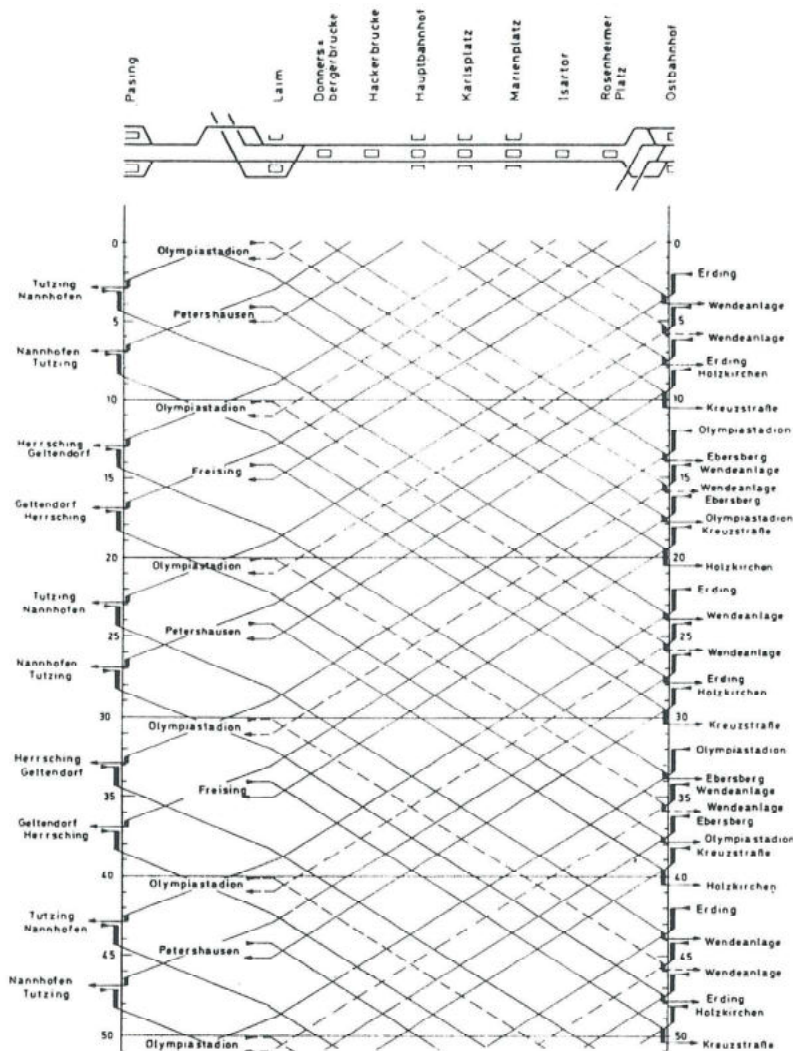


Bild 8

Zugfolge auf der Stammstrecke

während der olympischen Spiele

(vergleiche Linienplan Bild 20)

Nostalgie mit Volldampf

GmP - Wie vor einhundert Jahren

Am 10. bis zum 13. April veranstalteten die Harzer Schmalspur Bahnen im Rahmen der Veranstaltungen "100 Jahre Mallet" ein interessantes Dampfwochenende.

Das Programm bietet ungewöhnliche Möglichkeiten:

- so wird ein GmP mit der 6001 eingesetzt werden.
- der Triebwagen T1 der früheren Gernroder - Harzgeroder Eisenbahn wird bis zur Wendeschleife nach Stiege fahren.

Man hat persönlich die Möglichkeit

- das BW Westerntor zu besichtigen.
- Rollbockbetrieb wird durchgeführt.
- Führerstandsmitfahrten sind möglich.
- mit dem obersten Betriebsleiter ist eine Diskussion über Eisenbahn und HSB möglich.

Außerdem werden originalhistorische Teile aus dem Betrieb der HSB versteigert.

Das Ganze mit 3 Übernachtungen und Halbpension bekommt man bereits ab 499,- DM pro Person.

Höhere Auskünfte und Buchungen sind möglich bei:

HSB Urlaubs-Center, Harzer Schmalspurbahnen GmbH

Postfach 90

38842 Wernigerode

Telefon: 03943 / 558 143 bzw. 147

Telefax: 03943 / 558 148

Rd.

„Mutti, heute haben wir fünf Stunden Englisch gehabt.“ – „Na und? Die Engländer haben das den ganzen Tag!“

„Mensch Paul, seit wann trägst du denn einen Vollbart?“ – „Seit meine Frau die Krawatten aus-sucht!“





Erlebnisspur in die Natur

Die Harzer Schmalspurbahnen sind mit ca. 132 km Gleis „Die Größte unter den Kleinen“. Neben den von historischen Dampflok gezogenen Zügen, die ganzjährig nach festem Fahrplan fahren, bieten wir das ganze Jahr Sonderfahrten an.

Unsere Sonderfahrten 1997

	TERMINE	LEISTUNGEN	PREIS PRO PERSON
Traditionssonderzug zum Brocken vom Bf Wernigerode zum Bf Brocken und zurück	Februar	15., 27.	Platzreservierung, Reiseleitung, Begrüßungstrunk  Novem./Dezem. 35,- DM; Januar-März 40,- DM; April-Oktober 44,- DM
	März	22.	
	April	12.; 26.	
	Mai	03.; 10.; 17.; 29.	
	Juni	07.; 19.; 21.; 28.	
	Juli	10.; 19.; 26.	
	August	07.; 16.; 30.	
	September	06.; 13.; 25.; 27.	
	Oktober	03.; 11.	
	November	15.	
	Dezember	13.	
Traditionssonderzug auf der Harzquerbahn vom Bf Wernigerode zum Bf Benneckenstein und zurück	Mai	06.; 22.	Platzreservierung, Reiseleitung, Begrüßungstrunk, Fotohalt mit Scheinanfahrt. 30,- DM
	Juni	13.	
	Juli	05.	
	August	02.	
Historische Dampflok mit Schienencabrio vom Bf Wernigerode zum Bf Brocken (und zurück)	Februar	22.	Begrüßungstrunk, Fotohalt mit Scheinanfahrt, Getränkeversorgung im Zug 79,- DM
	Juni	14.	
	Juli	17.; 31	
	August	20.	
	September	03.; 26.	
vom Bf Nordhausen zum Bf Benneckenstein und zurück	Juli	22.	Begrüßungstrunk, Fotohalt mit Scheinanfahrt, Getränkeversorgung im Zug 55,- DM
	August	24.	
vom Bf Gernrode zum Bf Hasselfelde und zurück	Juni	29.	Begrüßungstrunk, Fotohalt mit Scheinanfahrt, Getränkeversorgung im Zug 55,- DM
	September	21.	
Mit dem Triebwagen GHE/TI (Baujahr 1931) vom Bf Gernrode zum Bf Harzgerode oder Bf Stiege und zurück	Mai	31.	Besichtigung der Einsatzstelle Gernrode, Sitzplatzgarantie, Begrüßungstrunk, Reiseleitung, Fotohalt mit Scheinanfahrt, Möglichkeit zum Mittagessen (nicht im Preis enthalten) 39,- DM
	Juni	15.; 21.	
	Juli	12.	
	August	16.	
	September	06.; 21.	
	Oktober	04.	
Bf Wernigerode zum Bf Benneckenstein und zurück	Juli	13.	Besichtigung der Lokwerkstatt, Sitzplatzgarantie, Begrüßungstrunk, Reiseleitung, Fotohalt mit Scheinanfahrt, Möglichkeit zum Mittagessen (nicht im Preis enthalten) 44,- DM
	August	14.	

Vereins - Bankkonto:

Landessparkasse zu Oldenburg

Zweigstelle Jever

BLZ. 280 501 00 Kto. 050-175058

Jahresmitgliedsbeitrag	156,- DM
ermäßigter Jahresbeitrag	60,- DM
"em" Jahres-Abo für Vereinsmitglieder	75,60 DM

- Redaktionsanschrift - Redaktionsanschrift -

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Telefon: 8 bis 15 Uhr: 04421/294234 (Fr. bis 13 Uhr)
: 04421/51009 (ab 17 Uhr)
Fax.-Nr.: 04421/56502

Die von Vereinsmitgliedern verfaßten Berichte müssen nicht immer mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Mitteilungen, die der Redaktion nicht in schriftlicher Form vorliegen oder anonym sind, werden nicht gedruckt!

