

Inhalt

Neuigkeiten aus der Lok-Vogel-Redaktion	2
Neuerscheinung auf lok-online.de	3
Der elektrolok.de-Fototipp	3
Bunte Züge im Fahrplan 2017/2018 auf den Gleisen der DB AG	4
Korrektur zur letzten Ausgabe	7
Impressum	7
Neuigkeiten von lok-buch.de	8
Projekt VDE 8 München - Berlin	9

Jahresendspurt

Das Jahr neigt sich mit schnellen Schritten dem Ende entgegen und wir wollen die Zeit zwischen den Jahren nutzen, um noch schnell eine neue elektrolok.de-News-Ausgabe auf den Weg zu bringen.

Mit unserem im Dezember erschienenen Sonderheft über die Baureihe 150 haben wir kurz vor Weihnachten noch einen Wunsch vieler Leser erfüllt. Die Baureihe verschwand Anfang des Jahrtausends in recht kurzer Zeit von der Schiene und ist im Gegensatz zur gleichzeitig abgestellten 103 bislang bei den Veröffentlichungen eher unterrepräsentiert, was wir mit unserem Sonderheft nun ändern wollen. Auf 100 Seiten erfahren Sie – ergänzt um über 190 Abbildungen - alles Wissenswerte zur Geschichte, Technik, Farbgebung, Bauartunterschieden oder Statistik der Baureihe.

Natürlich haben wir auch im kommenden Jahr wieder viel vor. Neben den bewährten Produkten wie dem Lok-Vogel, dem gedruckten Sonderheft und dem Statistikheft, wird es auch wieder einige Neuerscheinungen über die Plattform lok-online.de geben. Zudem steht ein Umbau der Seite elektrolok.de auf dem Programm. Aber alles mit der Zeit, wir werden Sie natürlich wieder mit diesem Newsletter über alle Neuerungen informieren.

Als aktuelles Redaktionsthema haben wir diesmal wieder die „bunten Züge“ auf DB Gleise ausgewählt.

Damit bleibt uns nur noch, allen Lesern und Freunden unserer Seite und unseres Verlages einen guten Rutsch ins Jahr 2018 zu wünschen! Möge Ihnen das neue Jahr viel Gesundheit, Glück und Freude bereiten.

Ihr
elektrolok.de-Team

Wieder muss man sich in Rosenheim von einer schönen Fotostelle verabschieden, die Leser unseres Verlages schon öfters zu sehen bekamen. Im kommenden Jahr wird der Bau der B15-Umfahrung Rosenheim auch den Wernhardsberg und damit diese bekannte Fotostelle betreffen. Die Schneise für die neue Straße ist bereits gefällt und auch die Bahn wird künftig genau unter dem Meridian von der Straße durchschnitten werden. Am 26. August 2017 war noch alles so wie es sein sollte, als der ET 309 in Richtung Rosenheim rollte. (HS)



Neuerscheinung der Lok-Vogel Redaktion

Der Lok-Vogel Sonderausgabe 12 - Dezember 2017

Die Baureihe 150

Das Kraftpaket der Bundesbahn

Die Baureihe 150 war die schwerste und größte Einheitslokomotive der Bundesbahn. Über viele Jahrzehnte prägte sie den schweren Güterverkehr auf den Gleisen der DB, bevor sie dann recht schnell bis 2003 von den Gleisen verschwand. Wir erinnern an diese Kraftpakete mit unserem neuen Sonderheft.

Auf 100 Seiten bieten wir den Lesern einen ausführlichen Überblick über die Baureihe E50/150 von den ersten Einsätzen bis zur Ausmusterung im Jahr 2003. Die Technik findet dabei ebenso ihren Platz wie ein Kapitel über Farbgebung und Bauartunterschiede. Alltag und Besonderheiten im Einsatz finden ebenso Erwähnung wie Unfälle, die ersten Abstellungen in den 1980ern, das Ende der Tatzlagerloks, das schnelle Ende der Baureihe oder auch die "Sache mit dem Ei". Eine Statistik mit allen Lokomotiven und rund 190 Fotos ergänzen den ausführlichen Text.

Erhältlich auf elektrolok.de und im Bahnhofsbuchhandel!

Zum Shop



Gedruckte Sonderausgabe
96 Seiten, ca. 190 Abbildungen
210 x 297 mm
Preis: 14,50 Euro



Foto: HS

Neuerscheinung auf lok-online.de:

Markus Pfetzing (Autor)

Die Harzer Schmalspurbahnen

Geschichte, Strecken und Reisetipps

Der Harz gehört zu den schönsten Ferienregionen in Deutschland und das nicht nur landschaftlich. Für Eisenbahnfreunde bietet die Region mit den Harzer Schmalspurbahnen einen besonderen Leckerbissen.

Das E-Book von Markus Pfetzing widmet sich den Schmalspurbahnen im Harz und ist vor allem für die interessant, die eine Reise in den Harz planen. Neben der Geschichte der Schmalspurbahnen im Harz finden sich auch Beschreibungen der drei noch vorhandenen Strecken (Harzquerbahn, Brockenbahn und Selketalbahn) sowie Reisetipps und Sehenswürdigkeiten entlang der Bahnen im Buch. Eine Auflistung der ehemaligen und heute noch vorhandenen Lokomotiven und Triebwagen runden das Werk ab. Damit ist das E-Book sowohl eine wertvolle Hilfe für alle, die eine Reise in den Harz planen, als auch - Dank der über 90 Fotos - eine schöne Erinnerung für alle, die bereits im Harz waren. Der geringe Preis von nur 4,99 Euro sollte dabei auch die knappste Reisekasse nicht sprengen.

Erhältlich auf lok-online.de!

Bei diesem Buch handelt es sich um ein E-Book. Sie erhalten einen Downloadlink für den Abruf der PDF-Datei. Wenn Sie lieber ein gedrucktes Buch haben wollen, so bieten wir Ihnen die Möglichkeit über Amazon/Create Space ein gedrucktes Buch für 12,99 Euro zu erwerben. Gegen Sie dazu einfach die ISBN-Nummer „978-3961650187“ bei amazon.de ein.



PDF 60 Seiten

190 x 260 mm

Preis: 4,99 Euro

Zum Shop

Der elektrolok.de-Fototipp

Folge 3: „Klasse statt Masse“

Als Fotograf in den 1980ern und 1990ern hatte man es nicht einfach – damals waren Filme teuer und hatten „nur“ 24 oder 36 Aufnahmen. So musste man sich zwangsläufig auf bestimmte Motive konzentrieren. So blieben leider viele damals alltägliche Situationen unfotografiert, da man ja auch damals die seltenen Schnappschüsse bevorzugte. Doch diese Probleme sind heute Dank der digitalen Fotografie und den allgegenwärtigen Smartphones kaum noch nachzuvollziehen. Fast jeder hat eigentlich immer und zu jeder Zeit eine Kamera dabei, so dass man heute eher das gegenteilige Problem hat. Es gibt fast zu viele Bilder und darunter leidet auch leider die Qualität:

Während man früher – so man denn die Zeit hatte - in der Regel erst einmal verschiedene Standorte ausprobierte bevor man den Auslöser drückte, wird heute einfach draufgehalten. Sie würden sich wundern, was wir in unserem Verlag alles für Fotos zur Veröffentlichung bekommen. Unschärfe, schiefe oder abgeschnittene Motive sind nur einige oft gesehene Fehler. Das Schlimme dabei ist, dass einige Fotografen auch noch der Meinung sind, dass genau dieses schiefe, unter- oder überbelichtete und verwackelte Foto das Beste wäre, dass man zugesendet bekommt. Das Internet ist voll mit solchen Motiven, die kurioserweise dann auch noch bei den Gleichgesinnten oft hochgelobt werden. Dabei ist es so einfach, ein gutes Motiv zu produzieren. Probieren Sie das nächste Mal doch vor dem Auslösen mal aus, wenn sie die Lok oder den Zug ein paar Schritte weiter links oder rechts im Sucher betrachten. Manchmal bessert sich das Bild auf wundersame Weise mit einem kleinen Schritt und bekommt eine ganz andere Wirkung. Zudem ist es auch in der heutigen Zeit noch sinnvoll sich das Motiv genau anzusehen und nur dann abzurücken, wenn der Zug genau perfekt im Motiv ist. Sonst besteht die Gefahr, dass man zwar zwanzig Fotos besitzt, aber keines wirklich gut ist. Gut in Erinnerung ist mir noch ein Fotograf, der mir mal zufällig begegnete und der bereits mit Fotos einer einfahrenden 103 begann, als die Lok gerade erst zu sehen war und erst aufhörte als die Lok die Fotostelle verlassen hatte. Schätzungsweise 60 oder 70 Fotos mögen in dieser Zeit auf den Chip gekommen sein. Sicher ist es sinnvoll zwei oder drei Bilder vom Motiv zur Auswahl zu haben, aber am besten legt man sich vorher schon eine Stelle fest, an der man das erste Bild machen will und schießt dann noch drei oder vier andere, das reicht. Sie sparen viel Zeit, da sie auch deutlich weniger Fotos aussortieren müssen. Denn insbesondere in der heutigen Zeit ist weniger oft mehr!



Auch im neuen Fahrplan gibt es sie wieder:
**Bunte Züge im Fahrplan 2017/2018
 auf den Gleisen der DB AG**

Er gehört zu den Exoten auf den Gleisen der DB AG: Als einziger Zug besitzt das Zugpaar EC 172/173 „Hungaria“ ungarisches Wagenmaterial, das planmäßig bis Hamburg fährt. Am 10. Dezember 2017 war der EC 173 mit den neuen ELL-Mietloks 193 291 in Königstein im Elbtal fotografiert worden. Ein Großteil der Wagen trägt bereits die neue MAV-Farbgebung. (Andreas Pusch)

Erneut wollen wir die Dezember Ausgabe der elektrolok.de-News für einen Blick auf die „bunten“ Züge auf DB AG-Gleisen nutzen, also die Züge, die im Fernverkehr in Deutschland im Fahrplan 2017/2018 mit ausländischem Material auf dem Netz der DB AG gefahren werden. Erneut beschränken wir uns dabei auf die regelmäßig verkehrenden Züge. Mit dem ETR 610 der SBB kommt seit längerem wieder einmal ein neues Fahrzeug aus dem Ausland bis Deutschland.

ICE-ähnliche Leistungen:

a) Thalys

Unverändert verkehrt der Thalys von Zielen im Ruhrgebiet über Brüssel nach Paris Gare du Nord. Im neuen Fahrplan verkehren fünf Zugpaare. In Westrichtung starten gleich drei Züge in Dortmund (um 05:20, 07:14 und 15:14) und zwei in Essen (um 11:24 und 17:49), während in Ostrichtung zwei in

Essen (an 10:08 und 16:31) und drei in Dortmund (an um 12:41, 20:37 und 22:41) enden. Gefahren werden die Züge unverändert mit den TGV-Triebzügen der Variante Thalys PBKA.

b) TGV

Auch der TGV EuroDuplex ist unverändert in Deutschland unterwegs. Schwerpunkt sind die Relationen Frankfurt – Paris (TGV 9551, 9552, 9559, 9560 und 9561) sowie Stuttgart – Paris (TGV 9570, 9573, 9575, 9578, 9579, 9592, 9593). Abweichend werden die TGV 9576/9577 über Stuttgart hinaus bis München und das Zugpaar TGV 9580/9583 von Frankfurt über Paris bis Marseille verlängert.

c) ETR 610 der SBB

Seit dem 10. Dezember 2017 wird ein bislang in der Schweiz endendes Zugpaar nach Mailand bis Frankfurt verlängert. Zum Einsatz

kommt dabei ein ETR 610 der SBB (und nur der SBB, die FS-Züge dürfen nicht nach Deutschland). Der Neigetriebezug erreicht mit dem ECE 52 aus Mailand um 18:59 den Frankfurter Hbf und kehrt am nächsten Tag um 8:01 Uhr ab Frankfurt als ECE 151 wieder nach Mailand zurück. Die Schreibweise ECE ist übrigens eine Schöpfung der DBAG um den Zug auch ja in die teurere ICE-Preisklasse zu bekommen. In der Schweiz und Italien verkehrt der Zug als EC.

d) railjet (ÖBB)

Kaum eine Änderung gab es bei den Railjet-Umläufen nach Deutschland, die weiterhin auf der Relation Budapest/Wien – München zum Einsatz kommen. Wir werden auf die Railjet-Umläufe in einer der nächsten Lok-Vogel-Ausgaben detailliert eingehen, weshalb wir an dieser Stelle keine weiteren Angaben machen wollen.

EC/IC-Leistungen:

a) mit ÖBB-Wagen

Die DB/ÖBB-EuroCities der Relation München – Innsbruck – Italien werden auch im aktuellen Fahrplan ausnahmslos aus ÖBB-Wagenmaterial gebildet. Zwei Laufpläne wurden aufgestellt, wobei der eine die Züge EC 288 - EC 87 - EC 86 - EC 81/EC 1289 - EC 82/EC 1288 - EC 85 - EC 84 - EC 289 und der andere die Züge EC 286 - EC 89 - EC 88 - EC 83 - EC 80 - EC 287 abdeckt. Interessanter sind aber die anderen beiden Garnituren, da sie deutlich weiter nach Deutschland kommen. Der EC 112/113 wird unverändert zwischen Salzburg und Frankfurt mit ÖBB-Wagen und 116-Sandwich gefahren. In der Wendezeit fährt die Garnitur dann im nationalen Verkehr mit dem Zugpaar IC 1973/IC 2397 und IC 2396 zwischen Frankfurt und Stuttgart und zurück. Da die Loks der Reihe 1116 mittlerweile auch auf der Gäubahn

eingesetzt werden, wird dieser Zug zum Austausch der Lokomotiven mit Österreich genutzt. Eine weitere Besonderheit sind die im Zug laufenden Kurswagen nach Zagreb, die ab Villach im EC 212/213 weiterlaufen. Letzter Zug mit ÖBB-Wagen ist unverändert der IC 118/119, der über die Rheinstraße bis Münster verkehrt und zwischen Stuttgart und Lindau planmäßig eine 218 Doppeltraktion besitzt. Nördlich von Stuttgart ist eine 101 als Planbespannung vorgesehen.

b) mit CD-Wagen

Auch wenn sich bei den Zugloks einige Änderungen ergeben haben, sind die CD-Garnituren selber zwischen Prag und Leipzig/Berlin/Hamburg auch 2018 ohne Änderungen unterwegs. In einem Umlauf (EC 171 – EC 378 – EC 379 – EC 258 – EC 259 – EC 170 – EC 2070 – EC 177 – EC 178 - EC 175 - EC 174 – EC 179 - EC 176 – EC 2071) werden

dabei alle Leistungen verknüpft und auch das innerdeutsche IC-Zugpaar (IC 2070/2071) wird weiter mit CD-Material gefahren.

c) mit MAV-Wagen

Auch das letzte verbliebene Zugpaar, das mit MAV-Wagen gebildet wird, ist unverändert im Fahrplan 2018 vorhanden. Der EC 172/173 wird in einem eigenen Plan zwischen Budapest, Prag und Hamburg mit den ungarischen Wagen gefahren.

d) mit SBB-Wagenmaterial

Unverändert gibt es drei verschiedene Einsatzrelationen, auf denen in Deutschland Schweizer Wagen zum Einsatz kommen. Die längsten Garnituren laufen im EC-Dienst zwischen der Schweiz und Hamburg. Eine Garnitur pendelt im EC6/7 zwischen Basel und Hamburg, die zwei – mit Panoramawagen – im EC 8/9 auf der selben Relation. Die zweite Relation sind die EC-

Im Süden sind die ÖBB-Wagen Dank der EC-Linie München - Italien ein häufiger Gast, so auch am 7. Dezember 2017 als die 1216 017 im RailJet-Design mit dem EC 87 auf dem Weg nach Venedig in Rosenheim einen kurzen Planhalt einlegte. (HS)



Züge aus Basel/Zürich durch das Allgäu nach München. Insgesamt drei Garnituren pendeln mit den Zügen EC 196 - EC 195 - EC 190 - EC 193 - EC 192 - EC 191 - EC 194 - EC 197 zwischen der Schweiz und der bayerischen Landeshauptstadt. Drittes Einsatzgebiet sind unverändert die Gäubahn-ECs von Stuttgart nach Zürich, die in der Regel aus fünf Wagen gebildet werden. Insgesamt laufen fünf Garnituren mit den IC-Zügen auf der Gäubahn, die ab diesem Fahrplan nun einheitlich mit ÖBB 1116 bespannt werden.

e) mit DSB-Material

Nach dem endgültigen Ende der ICE-TD-Garnituren werden alle Zugläufe im internationalen Verkehr mit Dänemark nun ausnahmslos mit den dänischen IC3 gefahren. Die Züge laufen zwischen Hamburg und Kopenhagen über Puttgarden (EC

32, EC 33, EC 34, EC 35, EC 36, EC 37, EC 38, EC 39, EC 230, EC 231, EC 232, EC 235, EC 238, EC 239) sowie Hamburg und Aarhus (IC 383, IC 384, IC 385, IC 386, IC 387). Hinzu kommen einigen saisonale Züge, die mitunter auch andere Routen fahren (IC1130, IC 1184, IC 1185, IC 1187, IC 1188, IC 1189 und IC 1199).

f) mit PKP-Wagenmaterial

Der ehemalige Berlin-Warszawa-Express wird auch 2018 weiter mit PKP-EC-Wagen gefahren. In einem Umlauf sind die Züge der Relation Warschau – Berlin, die in der Regel aus einem 1- Klasse-Wagen, einem Speisewagen und vier 2-Klasse-Wagen bestehen, dabei auch mit dem EC-Zugpaar 54/55 nach Gdynia verknüpft. Mit dem Zugpaar IC 2079/2078 verkehrt eine Garnitur auch im innerdeut-

schen Verkehr zwischen Berlin und Dresden.

**Private Anbieter
HKX/Locomore/LEO Express**

Der private Fernverkehr beschränkt sich aktuell auf zwei Züge, der HKX (Hamburg-Köln-Express), der an bestimmten Tagen zwischen Hamburg und Köln verkehrt, sowie den Locomore-Zug zwischen Stuttgart und Berlin. Nach den Weihnachtstagen wird der HKX allerdings erst mal bis Ostern eine Pause einlegen. Während HKX angemietetes Wagenmaterial von Bahn-Touristik-Express verwendet, setzt Locomore/LEO-Express auf eigenes Material. Durch die enge Kooperation beider Unternehmen könnte es dieses Jahr vielleicht eine Ausweitung der Verkehre geben, zumindest LEO Express scheint viel an einer Expansion zu liegen.

Die ehemaligen Berlin-Warschau-ECs sind heute ausnahmslos mit PKP-Wagenmaterial unterwegs. Zudem werden ein Zugpaar nach Gdynia und ein innerdeutsches IC-Paar mit dem PKP-IC-Wagen gefahren. Am 28. Dezember 2017 durchquerte der EC 55 auf dem Weg nach Gdynia Główna in Polen gerade die Berliner Wuhlheide. Zuglok ist die polnische 5370 003. (Helmuth van Lier)



Korrektur zur letzten Ausgabe:

Vielen Dank für den Hinweis, den uns gleich mehrere Leser zugesendet hatten! Auf Seite 10 wurde bei dem Twindexx-Artikel aus Versehen zweimal die Tabelle mit den Daten des Main-Spessart-Netzes abgedruckt. Nebenstehend sei nun ergänzend die Tabelle für das damals nicht abgedruckte „Netz Mitte“ aus Schleswig-Holstein nachgereicht. Wir entschuldigen uns für das Versehen, das uns im Eifer des Gefechtes nicht aufgefallen ist...

Twindexx Vario für das Netz Mitte (Schleswig-Holstein)

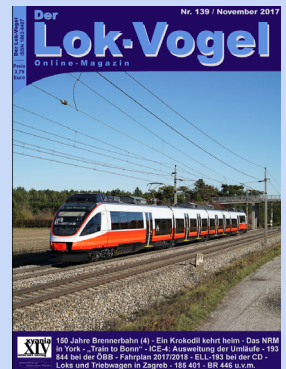
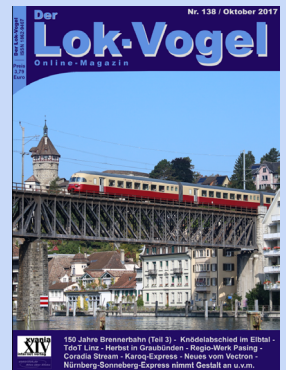
Gattung	Stk.	Baujahre	Ordnungsnummern	Bemerkung
DBpza 783.0	32	2015-2016	50 80 26-81 368 bis 399	Sitzwagen 2. Kl., Hocheinstieg
(DABpza) 445	16	2016-2017	91 80 0 445 011 bis 026	Endwagen 1./2. Kl., Niederflur-Einstieg, Mehrzweckraum
(DABpza) 445	16	2016-2017	91 80 0 445 027 bis 042	Endwagen 1./2. Kl., Niederflur-Einstieg, Mehrzweckraum, B.-WC

Technische Daten:

Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h
Zuglänge gesamt:	105.550 mm
Länge über Puffer MW:	26.800 mm
Länge über Puffer EW:	25.975 mm
Sitzplätze 1. Klasse:	35
Sitzplätze 2. Klasse:	315
Rollstuhlplätze:	2
Fahrradstellplätze:	18

10 gute Gründe, warum Sie ein Lok-Vogel-Abo brauchen!

- Aktualität:** Zum Teil nehmen wir noch Neuigkeiten in den Lok-Vogel, die uns am Erscheinungstag erreichen. So aktuell ist keine andere Eisenbahn-Zeitschrift!
- Deutschland & Europa:** Europa bietet viele interessante Eisenbahnländer, weshalb wir in jeder Ausgabe neben den ausführlichen Nachrichten aus Deutschland auch wichtige News aus Österreich, der Schweiz und den europäischen Nachbarländern einfließen lassen.
- Reportagen:** Neben den Nachrichten bieten wir in jeder Ausgabe auch noch aktuelle oder historische Reportagen aus der Welt der Eisenbahn.
- Versandkostenfrei bestellen:** Als Vollabonnent können Sie in unserem elektrolok.de-Shop im Inland versandkostenfrei bestellen und erhalten zusätzlich noch auf viele Produkte einen Rabatt!
- Viele Fotos:** Jede Ausgabe ist mit 80 bis 100 Fotos illustriert, schließlich sagt ein Bild ja mehr als tausend Worte...
- Layout:** Viele E-Books bieten layouttechnisch wenig. Unser Lok-Vogel wird aber wie ein Buch komplett durchlayoutet. Sie lesen also praktisch eine Zeitschrift am Bildschirm.
- Umlaufpläne:** Als Abonnent haben Sie in Ihrem Abobereich Zugang zu zahlreichen aktuellen (und älteren) Umlaufplänen - beispielsweise schon jetzt 20 Pläne zum Fahrplan 2017/2018!
- Preis:** Das Abo kostet nur 36 Euro im Jahr. Bei elf Ausgaben und im Schnitt 60 bis 65 Seiten errechnet sich daraus ein Seitenpreis von nur 5 Cent
- Umwelt:** In Zeiten wo jeder auf die Umwelt achtet, bietet der Lok-Vogel als E-Book die Möglichkeit durch den Verzicht auf Papier die Umwelt zu schonen und aufgrund der elektronischen Form als PDF auch ihr Bücherregal zu entlasten. Sie können auch schnell Begriffe suchen, was das Auffinden von Informationen erleichtert.
- Unterstützung:** Die Seite elektrolok.de bietet zahlreiche Informationen und ist dabei vollkommen kostenlos. Mit dem Kauf unserer Produkte wie eben dem Lok-Vogel sorgen Sie dafür, dass wir unser Internetangebot auch weiterhin kostenlos pflegen und aktualisieren können.



11 Ausgabe /Jahr
Preis: 36,00 Euro

Zum Shop

Elfmal im Jahr informiert Sie unser Lok-Vogel topaktuell auf rund 60 PDF-Seiten zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland und Europa. Mehr Infos erhalten Sie unter www.lok-vogel.de/

Impressum

elektrolok.de NEWS ist ein unregelmäßig vom xyania internet verlag für die Internetseiten elektrolok.de und xyania.de herausgegebener kostenloser Online-Newsletter.



xyania internet verlag Hans Sölch
Weinlände 23, 83022 Rosenheim
Tel.: 08031/891694 - Fax: 0321/21109253
URL: <http://www.xyania.de>
E-Mail: kontakt@xyania.de

Chefredaktion: Hans Sölch (v.i.S.d.P.)
Anzeigen: Auf Anfrage

Vor Zusendung von Bild- und Textmaterial bitte mit der Redaktion unter info@elektrolok.de Kontakt aufnehmen. Zusendung am liebsten auf elektronischem Weg. Bei Versand auf dem Postweg bitte Rückporto beilegen, wenn eine Rücksendung gewünscht wird. Die Redaktion setzt das Einverständnis für Kürzungen und kleinere Text-Änderungen voraus. Eine Haftung für unverlangt eingesendete Manuskripte und Fotos kann nicht übernommen

werden. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder, die nicht unbedingt mit der des Verlags übereinstimmen muss.

Alle elektrolok.de NEWS-Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jedweder Nachdruck, Vervielfältigung und Weiterverbreitung insbesondere über das Internet und über elektronische Medien - auch von Beiträgen - ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des xyania internet verlags gestattet.

Neuigkeiten von lok-buch.de

Unser Eisenbahnshop lok-buch.de bietet unseren Lesern antiquarische Bücher und Produkte zum Thema Eisenbahn an. Dabei handelt es sich sowohl um neuere Bücher, die wir im Verlag nicht mehr benötigen als auch um zum Teil längst vergriffene Bücher und Hefte sowie so manches Original. Mehrmals im Jahr werden neue Produkte eingestellt, wobei wir versuchen einen für alle Seiten günstigen Preis zu finden. Es lohnt sich also von Zeit zu Zeit vorbeizuschauen. Aktuell sind u.a. folgende Produkte unter lok-buch.de neu aufgenommen worden:

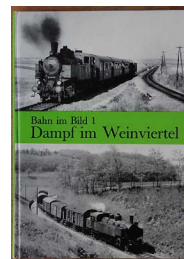
Mehrmals im Jahr werden neue Bücher und Hefte in den Shop eingestellt!



Wolfgang Meereis
Die Baureihe 23.10
Preis: 9,90 Euro



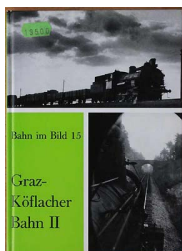
Alfred B. Gottwaldt
Bundesbahn Album 1945-1960
Preis: 5,00 Euro



Bahn im Bild 1
Dampf im Weinviertel
Preis: 16,99 Euro



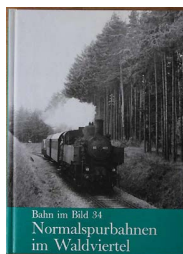
Bahn im Bild 6
Die Reihe 52 in Österreich
Preis: 12,99 Euro



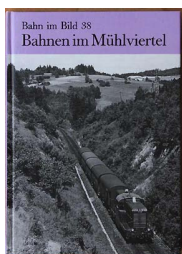
Bahn im Bild 15
Graz-Köflacher Bahn II
Preis: 14,99 Euro



Bahn im Bild 18
Erzbach- und Gesäusestrecke
Preis: 14,99 Euro



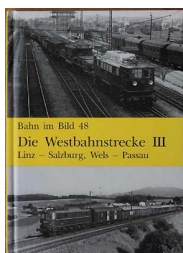
Bahn im Bild 34
Normalspurbahnen im Waldviertel
Preis: 19,99 Euro



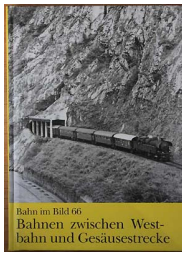
Bahn im Bild 38
Bahnen im Mühlviertel
Preis: 27,99 Euro



Bahn im Bild 41
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn II
Preis: 16,99 Euro



Bahn im Bild 48
Die Westbahnstrecke III
Preis: 15,99 Euro



Bahn im Bild 66
Bahnen zw. Westbahn und Gesäuse
Preis: 14,99 Euro



Bahn im Bild 73
Ausländische Dampfloks in Österreich
Preis: 17,99 Euro

Diese und viele weitere Artikel gibt es unter www.lok-buch.de!

10 wissenswerte Dinge über: **Projekt VDE 8** **München - Berlin**

-- 1 --

Die Bahnstrecke München/Nürnberg – Berlin war schon zu Reichsbahnzeiten eine der wichtigsten Magistralen des Landes und bereits bis zum Zweiten Weltkrieg zu einem guten Stück elektrifiziert. Damals plante man bereits mit der E19 mit hoher Geschwindigkeit die Fahrzeiten zu verkürzen, doch der Krieg verhinderte dies.

-- 2 --

Nach dem Krieg versank die Relation in die Bedeutungslosigkeit. Für die wenigen Verkehre reichte die vorhandene Strecke über die Frankwald- und Saaletalbahn ohne Problem aus. Dies änderte sich erst nach der Wende Ende der 1980er Jahre.

-- 3 --

Im Zuge des Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (Abkürzung VDE 8) rückte auch die Verbindung München – Nürnberg – Erfurt – Berlin wieder in den Mittelpunkt des Interesses. In drei Teilabschnitten sollte die Relation zwischen Nürnberg und Berlin mit einer Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1.), einer Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle (VDE 8.2.) und einer Ausbaustrecke Berlin–Leipzig/Halle (VDE 8.3) wieder zu altem Glanz zurückfinden.

-- 4 --

Als erster Teilabschnitt wurde bereits 1991 der Ausbau der Bahnstrecke von Berlin nach Halle und Leipzig in Angriff genommen. Nach nur 5 Monaten Bauzeit wurde am 22. Dezember 1992 der für 160 km/h ausgebaute Abschnitt zwischen Diedersdorf und Genshagener Heide am Berliner Außenring eröffnet. 1993 folgte die Verlängerung zum Flughafen Berlin-Schönefeld und 1994 der Streckenabschnitt zwischen Berlin und Bitterfeld. 1994 wurde die Strecke Halle - Bitterfeld für den Ausbau komplett gesperrt und erst am 28. Mai 1995 wieder eröffnet.

-- 5 --

Ein nächster Schub kam bis 2005/



Ausfahrt Tunnel Eierberge mit Flutmuldenbrücke des Projektes VDE 8 Berlin-München. (Deutsche Bahn AG / Claus Weber)

2006 als die Strecke Berlin–Leipzig für Schnellfahrten bis zu 200 km/h ertüchtigt wurde und zudem in Berlin am 26. Mai 2006 der neue Hauptbahnhof eingeweiht werden konnte. Damit war das Projekt VDE 8.3 weitgehend abgeschlossen.

-- 6 --

Deutlich aufwendiger war der Bau der neuen Schnellfahrstrecken in den beiden anderen Teilabschnitten, die beide erst im Jahr 1996 gestartet wurden – die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt mit einer symbolischen Grundsteinlegung bei Eischleben am 16. April 1996 und die Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle am 2. Oktober 1996 mit einem symbolischen Spatenstich zwischen Gröbers und Leipzig.

-- 7 --

Als erstes Teilstück der VDE 8.2 konnte nach diversen Verzögerungen am 30. Juni 2003 die neue Verbindung zwischen Leipzig und Gröbers mit den neuen Bahnhöfen Leipzig Messe und Flughafen Leipzig/Halle eröffnet werden. Auf den anderen Strecken standen wegen knapper Kassen zwischen 1999 und 2002 die Arbeiten still. Erst 2013 näherten sich die Arbeiten langsam der Fertigstellung. Ab September 2014 fanden die notwendigen Hochstastfahrten mit dem ICE-S statt und am 4. September 2015 wurde endlich der Probetrieb zwischen Er-

furt, Leipzig und Halle (Saale) aufgenommen.

-- 8 --

Die offizielle Eröffnung der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle erfolgte schließlich am 9. Dezember 2015 mit zwei eigens umgetauften ICE-T-Triebzügen 1129 „Leipzig“ und 1173 „Halle (Saale)“. Der Planbetrieb wurde zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 aufgenommen.

-- 9 --

Bleibt noch das Projekt VDE 8.1 zwischen Nürnberg und Erfurt. Auch hier wurden die Arbeiten 1999 wegen knapper Finanzen durch die Bundesregierung zunächst eingestellt und erst ab 2003 schrittweise wieder aufgenommen. Erst im Oktober 2016 waren die Arbeiten endlich soweit abgeschlossen, dass die notwendigen Hochstastfahrten beginnen konnten. Im Juni 2017 gab es eine erste offizielle Pressefahrt auf der Strecke, und der offizielle Eröffnungszug rollte am 8. Dezember 2017 über die Strecke. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 läuft nun der Planverkehr.

-- 10 --

Nach gut 20 Jahren Bauzeit ist das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 nun damit weitgehend abgeschlossen. Nun kann man in knapp 4 Stunden mit dem ICE-Sprinter zwischen München und Berlin verkehren.