

# SCHIENE EUROPAS



## OFFIZIELLES MITTEILUNGSBLATT

ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS

EUROPÄISCHE VEREINIGUNG DER EISENBÄHNER – Sektion Deutschland e. V.



**Grenzenlose Bahn:  
Zwischen Wunsch und  
Wirklichkeit**

Testfahrt nach Europa: ICE 3  
im französischen Bahnnetz.  
Erste ICE 3-Ankunft in Basel  
SBB. Weiter geht es nur mit  
einem Schweiz-tauglichen



# Aktuelle Termine, Inhalt, Impressum

## AKTUELLE VERANSTALTUNGSTERMINE

27.11.2003	RV Hamburg: Weihnachtsfeier im "Wappenhof"
28.11.2003	OV Berlin: Weihnachtsfeier in Berlin-Kaulsdorf
30.11.2003	RV Hamburg: Brunch im Fährhaus Tatenburg
05.12.2003	OV Ludwigslust: Weihnachtsfeier
05.-07.12.03	RV Dresden: Weihnachtsfeier in Zinnwald im Erzgebirge
10.12.2003	RV Rostock: Weihnachtsfeier des RV
13.12.2003	RV Frankfurt: Weihnachtsfeier in Dreieichenhain
21.12.2003	RV Hamburg: Adventskaffee bei H. und W. Karl
17.01.2004	RV Hamburg: Neujahrsempfang im "Wappenhof"
10.02.2004	OV: Berlin Museum für Verkehr und Technik Berlin
09.05.2004	OV Berlin: Draisinenfahrt in Mittenwalde bei Berlin

## INHALT

	Seite
Aktuelle Termine	2
Inhalt, Impressum	2
Meldungen international	3-5
Reisebericht Landeck	6-10
Bericht RV Hagen	11
Bericht RV Hamburg	12
Bericht OV Berlin	13
Bericht OV Ludwigslust	13
Vereinsnachrichten, Trauer	14
Besondere Geburtstage	14
Regelmäßige Treffen	14
Anschriften der Vorstände	15

Titelbild (Quelle: Internet),  
Bilder Seiten 6-9:  
Europäisches Treffen in  
Landeck, Österreich,  
O. Blankenburg

## EUROPÄISCHE TREFFEN

<b>31.-05.06.2004</b>	<b>Europäische Tage in Riga, Lettland</b>
<b>2004</b>	<b>2 Reiseangebote der Sektion Polen</b>
	<b>"Niederschlesien"</b>
<b>12.09.-18-09.04</b>	<b>Europäische Tage in Dourdan, Frankreich</b>
<b>Frühjahr 2005</b>	<b>Europäische Tage in Italien</b>
<b>Herbst 2005</b>	<b>Europäische Tage in Nürnberg, Deutschland</b>

Bitte teilen Sie Ihre Termine rechtzeitig Eugen Wirsing mit.

## IMPRESSUM

Herausgeber: A.E.C.  
Sektion Deutschland e.V.  
Kommissarische Redaktion:  
R. Altendorf

Mitwirkende: M. Schampel  
H. Stoldt, J.Heidergott,  
H-G. Vanselow, G. Timmas,  
S. Geppert, H.u.W. Karl,  
O. Blankenburg (Bilder)

**Redaktionsschluß** für  
Heft 4/2003: 12. Dez. 2003

## **Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,**

*unser langjährig tätiger Redakteur Hans-Jürgen Krämer ist aus gesundheitlichen und persönlichen Gründen aus seinem Amt ausgeschieden. Ich danke ihm an dieser Stelle nochmals herzlich für das über all die Jahre von ihm gezeigte Engagement und für die positive Fortentwicklung der Gestaltung unserer „Schiene Europas“.*

*Die Arbeit des Redakteurs hat auf meine Bitte Reinhold Altendorf kommissarisch übernommen. Ich wünsche ihm ein gutes Gelingen und darf Sie bitten, ihn nach Kräften zu unterstützen.*

**Ihr Eugen Wirsing**

Hinweis:  
Für namentlich unterzeichnete Beiträge übernimmt die Redaktion keinerlei Verantwortung. Sie behält sich redaktionelle Änderungen oder Kürzung der Beiträge ausdrücklich vor.

**InterNet** home-pages:  
[www.A-E-C.net](http://www.A-E-C.net)  
[www.aec-rv-hagen.de](http://www.aec-rv-hagen.de)

**E-mail:**  
[Schiene.europas@gmx.de](mailto:Schiene.europas@gmx.de)



# Meldungen

## **Die Privatisierung der Deutschen Bahn rückt in weite Ferne**

Die Privatisierung der Deutschen Bahn (DB) wird voraussichtlich nicht so vorankommen, wie Bahn-Chef Hartmut Mehdorn sie sich vorstellt und sie wird wohl später kommen als bislang von Mehdorn ins Auge gefasst. Darauf deuten Aussagen von Verkehrspolitikern mehrerer Bundestagsparteien hin, die den Plänen Mehdorns eine Absage erteilt haben. „Die Vorstellungen von Mehdorn haben weder Truppen im Bundestag noch im Bundesrat“, sagt Albert Schmidt, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen.

Mehdorn will die Bahn im kommenden Jahr in die Gewinnzone führen und im Jahr 2005 so weit saniert, haben, dass sie kapitalmarktfähig ist. Nach den Vorstellungen des Vorstands könnte dann eine Minderheitsbeteiligung in der Größenordnung von 20 Prozent an institutionelle Investoren verkauft werden. Eine breite Streuung der Anteile unter Privatanlegern plant Mehdorn nicht. Wieviel Geld eine solche Teilprivatisierung einspielen könnte, ist unklar. Es kursiert lediglich eine vage Schätzung, wonach mit dem Verkauf einer ersten Tranche des Staatskonzerns rund 5 Milliarden Euro Erlöst werden könnten. Genaueres über den Wert der Bahn wird man wohl erst erfahren, wenn Morgan Stanley Ende November die Arbeit abgeschlossen hat. Im Auftrag des Bundesfinanzministeriums nimmt die amerikanische Investmentbank die Bahn mit Blick auf ihre Privatisierungstauglichkeit unter die Lupe. Aber unabhängig vom Ergebnis des Gutachtens werden Mehdorns Wünsche wohl nicht in Erfüllung gehen. Verkehrsexperten von SPD, Grünen, CDU und FDP favorisieren nicht den von Mehdorn geplante

en teilweisen Verkauf des Gesamtkonzerns, sondern ein anderes Modell: Der Bund soll Eigentümer des Bahnnetzes bleiben; private Geldgeber sollen sich lediglich an den Transportgesellschaften DB Regio, DB Fernverkehr und Stinnes beteiligen.

### **„Die Vorstellungen von Mehdorn haben weder Truppen im BUNDESTAG noch im BUNDESRAT“**

Die Möglichkeit, dass Finanzminister Hans Eichel (SPD) aus bloßer Finanznot eher dem Weg Mehdorns folgen wird, schließt die SPD aus. „Das wäre aberwitzig“, sagt Reinhard Weis, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion. Ebenso wie Albert Schmidt fordert Weis, dass jegliche Privatisierungserlöse der Bahn oder dem Schienenverkehr zugute kommen müssten. .... (FAZ vom 18.10.2003).

### **Die Bahn entscheidet erst im Jahr 2005 über einen Börsengang**

Die Bahn hat ihre Börsenpläne revidiert. Im Zusammenhang mit einer geänderten Mittelfristplanung soll nun erst 2005 entschieden werden, ob und wann ein Börsengang erfolgt. Die teilte die Bahn im Anschluss an eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung in Berlin mit. Ursprünglich sollte eine Grundratsentscheidung zum Börsengang bereits zum Ende 2003 fallen. Doch im Bundestag hatte sich zuletzt parteiübergreifend Widerstand gegen diese Pläne formiert (FAZ vom 18.10.). Der Chef der Bahngewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, glaubt, dass ein Börsengang frühestens 2007 oder 2008 möglich ist. Mehdorn sagte, die Bahn werde auf jeden Fall „auf Kurs zur Kapitalmarktfähigkeit bleiben“.

Die Bahn bestätigte, dass ihre bisherige Mittelfristplanung für die Jahre 2004 bis 2008 nicht mehr zu halten ist: „Bund und Bahn sind sich einig, dass die Bahn ihre finanziellen Prämissen und Investitionsplanungen an den Haushaltsrahmen des Bundes anpasst“, heißt es in der Mitteilung. ...

Dem Vernehmen nach will der Bund den finanziellen Handlungsspielraum der Bahn vergrößern, um einen Investitionsstopp wegen fehlender Eigenmittel zu verhindern und ihr statt dessen mehr Luft für Investitionen zu verschaffen. Zu diesem Zweck soll die Vereinbarung zwischen den Bundesministerien für Finanzen und Verkehr sowie der Bahn aus dem Jahr 2000, die Ende dieses Jahres ausläuft, erneuert werden. .... (FAZ vom 24.10.2003).

### **Bund muss Investitionen erhöhen**

Die Verkehrsbewerkschaften haben den Bund aufgefordert, die Mittel für Schieneninvestitionen zu erhöhen. Die bislang vorgesehenen Gelder reichten nicht aus. Zugleich wird die DB AG ihre Planungen, auch im Personalbereich, korrigieren müssen. Allein im Bundesverkehrswegeplan seien Mittel von jährlich rund 4,3 Milliarden Euro vorgesehen. Die Planung sehe jetzt bereits vor, diese Summe um 300 Millionen zu kürzen. Weitere Gefahren durch die Minder-einnahmen des Bundes bei der Lkw-Maut werden erwartet. Es sei zu befürchten, dass der Schiene monatlich rund 60 Millionen Euro verloren gingen. Insgesamt sei es zudem falsch, die Straße gegenüber der Schiene derart zu bevorteilen. Die Bundesregierung ist dabei, ihre bisherige Verkehrspolitik selbst auszubremsen, warnten die Chefs der beiden Gewerkschaften. .... (TRANSNET und GDBA).



# Meldungen

Europas Verkehrspolitik stellt die Weichen für die grenzenlose Europa-Bahn. Der vollkommen freizügige Zugverkehr über die Grenzen hinweg, vergleichbar dem Straßenverkehr, ist die Vision. Ihre Realisierung hat begonnen, es ist ein komplizierter und kostspieliger Prozess vieler kleiner Schritte, der sich über Jahre hinziehen wird.

Das Problem ist häufig beschrieben worden: Während Pkw und Lkw nahezu grenzenlos durch den gesamten Kontinent fahren können, ist für die Bahnen an der Landesgrenze meist Schluss. Bahn-Europa ist gewissermaßen noch ein Vielvölkerstaat was durchaus seine Gründe hat: Über 150 Jahre lang entwickelten sich Staat für Staat die nationalen Bahnsysteme jedes für sich. Technisch sowieso, genauso aber rechtlich, von den Umweltschutz-Richtlinien bis zu den Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter. Sicherlich, internationale Züge gibt es auch schon seit dem 19. Jahrhundert, als die nationalen Streckennetze an den Grenzen zusammenwuchsen. Gleichwohl: Früher gab es fast ausschließlich lokbespannte Züge. So konzentrierte man sich beim grenzüberschreitenden Verkehr auf die technische Vereinheitlichung der Wagen (UIC). Die Loks konnten an den Grenzen gewechselt werden. Entsprechend gering war das Interesse der staatlichen Eigentümer wie auch der Bahnen, ein hohes Maß an grenzüberschreitender Flexibilität herzustellen. So entwickelten sich insbesondere die moderne Technik der Traktion und Betriebssteuerung sehr unterschiedlich. Die Folgen sind bekannt: In Europa gibt es drei verschiedene Schienenspurweiten, sechs verschiedene elektrische Stromsysteme. Ganz zu schweigen von der Leit- und Sicherungstechnik (Signaltechnik): Die ist von Land zu Land verschieden, und sogar innerhalb eines Landes gibt es noch Unterschiede. Was im zu-

sammenwachsenden Europa wie ein schwer nachvollziehbarer Anachronismus erscheint, hatte seine Gründe. Früher waren die Bahnen ausschließlich Instrumente der staatlichen Daseinsvorsorge. Die Produktionsplanungen waren rein national, und da spielten solche Dinge wie Wettbewerb und grenzüberschreitender Warenaustausch eben überhaupt noch keine Rolle.

## **Grenzenlose Bahn: Zwischen Wunsch und Wirklichkeit**

Heute passieren im Hochgeschwindigkeitsverkehr Mehrsystem-Varianten etwa des Thalys oder des ICE ohne Stopp die Grenzen, im Güterverkehr sind internationale Freight Ways die Vorläufer des von der EU gewollten freizügigen Frachtverkehrs auf Schienen quer durch den Kontinent. Doch das sind erst bescheidene Anfänge. Die technische Vielfalt bei Europas Bahnen steht der Schaffung eines freizügigen transeuropäischen Binnenmarktes für den Schienenverkehr nach wie vor im Weg. Die technischen und rechtlichen Hürden machen den internationalen Schienenverkehr teuer, kompliziert und obendrein noch langsam. Deshalb hat die Bahn im internationalen Personenverkehr wie im Güterverkehr eine schwache Marktposition: Sie ist zum Straßenverkehr vielfach schlicht nicht konkurrenzfähig. Angesichts der wachsenden Probleme durch die massenhafte Motorisierung schreibt sich die Verkehrspolitik der EU-Kommission in Brüssel seit Jahren auf die Fahnen, diesen Zustand zu ändern.

In mehreren Richtlinien treibt die Kommission die Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa zielstrebig voran. Die Association Européenne pour l'Interoperabilité Ferroviaire (AEIF), ein gemeinsames Gremium der europäischen Bahnen und der Bahnindustrie -

vertreten jeweils durch ihre Dachverbände UIC und Unife -, ist von der EU-Kommission mit der Entwicklung und Formulierung der so genannten Technischen Spezifikation der Interoperabilität (TSI) beauftragt. Mit von der Partie war und ist die Deutsche Bahn. Als Verkehrsdienstleister im mitteleuropäischen Transitland Deutschland muss sie sich in besonderem Maße den Anforderungen an funktionierende europäische Schienenverbindungen stellen.

In einem weiteren Schritt sollen nun nach dem Hochgeschwindigkeitsverkehr weitere TSI auch für den konventionellen Schienenverkehr geschaffen werden. Ziel ist eine internationale Normierung für einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr auf dem transeuropäischen Eisenbahnnetz unterhalb der Hochgeschwindigkeitslinien. Diese Aufgabe ist ungleich komplexer, da sie praktisch sämtliche europäische Schienen - Magistralen für den Personenfern- und den großräumigen Güterverkehr betreffen.

Wenn neue Normen geschaffen werden, dann müssen sie für die Bahnen auch wirtschaftlich verkraftbar sein. Zumal die DB auch in ihrem konventionellen Netz bereits über eine Ausrüstung mit nationaler Technik verfügt, die den internationalen Normen funktional im Wesentlichen in nichts nachsteht, eben nur nicht zu ihr kompatibel ist. Im Unterschied zu einigen anderen europäischen Bahnen entsteht daher für die DB auch bei Investitionen in die Interoperabilität kein Zusatznutzen zum Beispiel durch Erhöhung der Sicherheit oder Ausweitung der Kapazität des Schienennetzes. Erfahrene Eisenbahner halten es ohnehin für eine Illusion, zu glauben, man können auf dem europäischen Schienennetz eine komplette Freizügigkeit erreichen, wie sie auf Europas Straßen gegeben ist.

(Auszug aus bahn buch 2/2003).





## Mehr ICE-Verbindungen im Fahrplan 2004

Der InterCityExpress fährt im neuen Fahrplan der Bahn noch öfter und bindet weitere Städte in sein bundesweites Netz ein. Zwischen Frankfurt/Main und Dresden verkehrt der ICE vom 14. Dezember an erstmals im Stundentakt und damit doppelt so häufig wie bisher. Durch die Verlängerung der ICE-Linie Essen - Köln - Frankfurt/Main Süd nach Nürnberg erhalten auch Mittelfranken und Unterfranken umsteigefreie Direktverbindungen mit modernsten Zügen über die Neubaustrasse Köln/Rhein-Main nach Nordrhein-Westfalen. Köln und Nürnberg sind auf der Schiene nur noch drei Stunden, 15 Minuten voneinander entfernt. Die neue schnelle Linie vom Ruhrgebiet nach Franken wird nicht über Frankfurt/Main Hauptbahnhof geführt sondern bedient Frankfurt/Main Süd. Dadurch wird eine Verkürzung der Fahrzeit nach Nürnberg um 20 Minuten möglich und eine Überlastung des wichtigsten deutschen Bahnknotens, Frankfurt/Main Hbf, vermieden.

Die so genannte Franken-Sachsen-Magistrale, die zwischen Dresden und Chemnitz seit der Hochwasserkatastrophe vom August 2002 unterbrochen war, steht nach umfangreichem Wiederaufbau ab Mitte Dezember wieder voll zur Verfügung. Die Bahn wird auf dieser Strecke wieder einen durchgehenden Verkehr im Zwei-Stunden-Takt auf der Linie Dresden - Chemnitz - Nürnberg (München) aufnehmen. Einmal täglich wird diese Linie über Dresden hinaus bis nach Görlitz verlängert.

Mit dem neuen Fahrplan 2004, der am 14. Dezember europaweit in Kraft tritt, optimiert die Deutsche Bahn ihr Fernverkehrsnetz und passt das Angebot noch besser als bisher an die Nachfrage an. Durch ein neues, auf die

Nachtstunden konzentriertes Wartungskonzept für alle 216 ICE, stehen künftig im fahrplanmäßigen Betrieb durchschnittlich 13 Züge zusätzlich zur Verfügung.

Von den zusätzlichen Kapazitäten profitiert auch die sogenannte Mitte-Deutschland-Verbindung. Die dreimal täglich von Düsseldorf über Kassel-Wilhelmshöhe und Erfurt verkehrenden ICE werden über Weimar hinaus bis Leipzig und Dresden weitergeführt. Ebenso wertet die Bahn auf der stark frequentierten Linie Hamburg - Köln - Koblenz - Frankfurt (Main) - Nürnberg ihr Zugangebot durch vier tägliche ICE auf, die an Stelle von InterCity-Zügen in den Fahrplan rücken.

Herausragende Neuerung im Regionalverkehr ist die Eröffnung der neuen S-Bahn RheinNeckar im Drei-Länder-Eck Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg. Nach Investitionen von 450 Millionen Euro in neue Züge, Gleise und Bahnhöfe nimmt die S-Bahn auf einer Streckenlänge von 240 Kilometern mit 65 Stationen zum 14. Dezember den Betrieb auf.

Reservierungen für alle Reisen nach dem Fahrplanwechsel sowie das Buchen von Sparpreisen für Fahrten sind ab sofort möglich.

## Railion nun auch in der Schweiz aktiv

Neue Route für Verkehre  
Deutschland - Vorarlberg via  
Konstanz, Romanshorn und  
Rorschach

Rund 20 Railion-Güterzüge pro Woche nehmen im Verkehr Deutschland / Österreich seit Anfang Oktober planmäßig die umweltfreundlichere - weil durchgehend elektrifizierte - Route durch die Schweiz am Bodensee entlang. Bisher fuhren die Züge von Rangierbahnhöfen in Deutschland mit Dieseltraktion

über Lindau nach Österreich. Railion verfügt als erstes nichtschweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen über die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, die ihr durch das Bundesamt für Verkehr erteilt wurde. Lokführer aus Deutschland und der Schweiz führen die Züge, die mit der modernen Baureihe 185 bespannt sind, durchgehend von Deutschland bis zur schweizerisch-österreichischen Grenze. Dazu Dr. Klaus Kremper, Vorstandschef Railion: "Ein weiterer wichtiger Meilenstein für Railion auf dem Weg zur europäischen Güterbahn. Nur durch reibungslosen internationalen Verkehr können wir die Schiene für unsere Kunden als echte Alternative zur Straße positionieren. Railion entrichtet für die Trassenbenutzung in der Schweiz Gebühren, die der Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur zugute kommen."

## „Flüsterbremse“

Auf leisen Sohlen durch Europa: Der internationale Eisenbahnverband UIC in Paris hat die unbefristete Zulassung der Kunststoffverbund-Bremssohle (K-Sohle) für den europäischen Schienengüterverkehr beschlossen. Damit besteht für alle europäischen Bahnen ein neuer Qualitätsstandard in Sachen Lärmreduzierung. Der Vorstand der Bahn hat zur Verbesserung des Lärmschutzes bereits vor zwei Jahren entschieden, Güterfahrzeuge grundsätzlich nur noch mit der K-Sohle anzuschaffen. Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender der Railion Deutschland: „Ich begrüße die verbindliche Zulassung der K-Sohle, denn sie ist ein Meilenstein für den Lärmschutz. Wir müssen den Lärm an der Quelle bekämpfen. Damit gelingt es uns auch, die Akzeptanz des Güterverkehrs bei den Anwohnern entlang der Bahnstrecken zu erhöhen.“

(Quelle: Internet)



## Reisebericht Landeck

### Empfang in Landeck

Strahlende Sonne empfängt uns am Montag (29.09.2003) im Bahnhof Landeck. Nicht weniger strahlend waren die österreichischen Kollegen, die uns begrüßten. Gestärkt durch einen Obstler zum Empfang und ausgestattet mit Tagungsprogramm und touristischen Informationen über Tirol und Landeck brachte uns ein Bus in das zugeteilte Hotel. Die deutsche Gruppe war in Hotels nahe dem Stadtsaal, dem gemeinsamen Veranstaltungsort untergebracht. Das 40jährige Bestehen der A.E.C.-Sektion Österreich war Anlass für dieses Treffen in Tirol. Der österreichische Präsident, Herr Erwin Höchtl, begrüßte alle Teilnehmer am Abend in der Stadthalle zusammen mit dem Bürgermeister der Stadt Landeck. Herr Höchtl betonte, dass die deutsche Gruppe durch ihre große Beteiligung (107 Personen) die Durchführung der Europäischen Tage in Tirol sichergestellt hat. Wie es der Tradition entspricht, wurden die Nationalhymnen der Länder der anwesenden Sektionen kurz angespielt. Sodann ehrten die Gastgeber einige verdiente Mitglieder mit Medaillen oder Ehrennadeln; unter den ausgezeichneten Deutschen Teilnehmern waren Manfred Schampel und Horst-Gert Vanselow. Als Gastgeschenk erhielten die Damen von der Sektion Österreich ein kleines silberfarbenes Pillendöschen und die Herren einen Euro-Klipp. Begleitet von heimatlicher Musik aus dem Land Tirol ging der Abend gemütlich zu Ende.

### Zahnradbahn zum Achensee

Am Dienstag fuhren wir mit dem Bus von Landeck dem Inntal entlang bis Jenbach. In dem Nachbarort von Landeck, der Gemeinde Zams, ist die Talstation der Veneteseilbahn, die für den Freitag auf dem Programm steht. Nahe Zams ragt imposant aus dem Inntal die auf einer Anhöhe gelegene Burgruine Kronburg aus dem 13. Jahrhundert. Zu der Anlage gehört das Kloster Kronburg mit der Wallfahrtskirche. Wir fahren vorbei an Imst, der Stadt der Brunnen, wo im Jahr 1949 das erste SOS-Kinderdorf von Herrmann Gmeiner errichtet wurde, vorbei an Stams mit seinem Stift, eines der berühmtesten Klosteranlagen Österreichs, weiter über Telfs, dem größten Ort des Oberlandes und vorbei an Zirl, dem einzigen Weinort Nordtirols. Weiter geht es vorbei an Innsbruck, Hall und Wattens zum Zielort Jenbach. Die Stadt Hall ist an ihrem markanten Wahrzeichen, dem Münzturm der Burg Hasegg, gut zu erkennen. Hall ist eine historische Stadt mit vielen Sehenswürdigkeiten und einem ausgesprochen schönen Altstadtbezirk. In der Burg Hasegg war die erste Talerprägestätte der Welt. Im Jahr 1486 wurde hier das Urstück des Talers geprägt, der später in die „neue Welt“ hinausging und Namensgeber für den



Dollar wurde.

Im 15. Jahrhundert war Jenbach mit seinem steilen Jasnachtal der ideale Standort für Schmelzhütten. Als die Silberminen ausgebeutet waren, verlegte man sich auf Stahl. Jenbacher Stahl war im 19. Jh. einer der besten der Welt. Jenbach ist heute noch der Knotenpunkt für drei Bahnen mit verschiedenen Spurweiten: Die Achensee Zahnradbahn mit 1.000 mm, die Zillertalbahn mit 760 mm und die ÖBB mit 1435 mm. Die Achenseebahn ist schon 116 Jahre alt, so alt sind auch die Zahnradbahnlokomotiven. Sie sind die ältesten der Welt, die heute noch fahrplanmäßig verkehren und ausschließlich mit Dampf betrieben werden. Die höchste Steigung der Strecke beträgt 16 %, die Bahnfahrt von Jenbach zur Südspitze des Achensees dauert 45 Min. Trotz ihres weit über hundert Jahre hinausgehenden Alters läuft die Bahn heute immer noch zur Freude der Touristen und auch der Einheimischen. Die Fahrt bergan war für die Fahrgäste der von der kleinen Dampflokomotive geschobenen Wagen mit den schönen alten Holzbänken ein beeindruckendes Erlebnis, das begleitet ist von dem Ausblick in die reizvolle





## Reisebericht Landeck

Landschaft. Bei strahlender Sonne, die wir erleben konnten, bleibt von der Fahrt ein unvergesslicher Eindruck. Mit etwas Phantasie konnte man sich leicht um 100 Jahre zurückversetzt fühlen. An der Südspitze des Achensees ist die Fahrt mit der Zahnradbahn zu Ende. Es blieb Zeit, die alten Wagen und die schnaubende Lokomotive aus nächster Nähe zu bewundern. Die mehr als 100 Jahre alte Technik mit ihrer ausgetüftelten genialen Mechanik hat auch heute für den Kenner noch nichts von ihrer Anziehungskraft verloren.

Weiter geht es mit einem Ausflugsschiff der Achenseeschiffahrt-Gesellschaft nach Pertisau, ein beliebtes Ausflugsziel für Touristen. Während der Fahrt konnte das Seepanorama bewundert werden. Der Achensee liegt zwischen Rofan- und Karwendelgebirge, er ist rund 10 km lang und 1 km breit. Er ist der größte See Tirols. An seiner tiefsten Stelle misst er 133 m. Eingerahmt von den beiden Gebirgszügen wirkte er fast wie ein nordischer Fjord. Im Restaurant des Strandhotels Enter in Pertisau wurden wir bestens gepflegt und vor der Weiterfahrt mit dem Bus nach Wattens blieb noch Zeit für einen Spaziergang am See oder auch ein Verweilen in einem der Cafés mit dem weiten Blick über den See.

### Kristallwelten

In Wattens waren „Swarovski Kristallwelten“ unser Ziel und die „Magie des Kristalls“ sollte uns als Besucher in ihren Bann ziehen.



- Daniel Swarovski I. gründete 1895 in Wattens in Tirol die Kristallschleiferei Swarovski und legte damit den Grundstein für eine höchst erfolgreiche Firmengeschichte. Das international angesehene Familienunternehmen ist weltweit führender Hersteller von hochpräzise geschliffenem Kristall in unübertroffener Vielfalt und Brillanz. Anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums machte die Unternehmensgruppe Mitarbeitern und Freunden die Swarovski Kristallwelten in Wattens zum Geschenk. Eine vom international renommierten

Multimediakünstler André Heller gestaltete, kristalline Erlebniswelt. „Dieser Ort ist für die Menschen wie ein real existierendes Märchen. Sie erleben plötzlich, was sie nur aus ihren träumen kannten“, so kommentiert Heller sein Kunstwerk. Der wasserspeiende Riese wacht über unterirdische Wunderkammern, in denen Kristall zauberhaft interpretiert und sinnlich erlebbar wird. Ein Meer funkelnder Kostbarkeiten inspiriert den Geist und verzückt das Gemüt. Eine kristalline Entdeckungsreise, ein außergewöhnliches Amusement, ein Fest für alle Sinne. - (Quelle: Swarovski Kristallwelten)

In der 11 Meter hohen Eingangshalle konnten die Besucher den größten Kristall der Welt bewundern sowie mit Kristallglas gestaltete Kunstwerke namhafter Künstler. So waren unter anderem zu sehen die kristalltragende Nena von Niki de Saint Phalle, die überdimensional große, mit Kristallen besetzte Stele von Keith Haring und die „Verrinnende Zeit“ von Salvador Dali. Beeindruckend war auch die 42 m lange Kristallwand, die mit 12 Tonnen edler Steine gefüllt ist. Der Weg durch die Erlebniswelt der Ausstellung führte über die Stationen Kristall-Kalligraphie, Kristall-Dom, Kristall-Theater und Kristall-Meditation. Zum Abschluss des Besuches in den Kristallwelten konnten wir in der Cafeteria pausieren, im Shop ein Erinnerungsstück kaufen oder in den Außenanlagen einen Spaziergang machen.

Zurück in Landeck klang der Tag aus mit dem Abendessen im Hotel.

### Silvretta Hochalpenstrasse

Am Mittwoch strebten wir Höhen über 2.000m an, und es sollte tief in die Bergwelt hineingehen. Von Landeck aus bogen wir mit dem Bus nach Südwesten in das Paznauntal ein, das die Verwallgruppe und die Samnaungruppe voneinander trennt. Die Trisanna fließt durch das tief eingeschnittene Tal. Hoch über der Strasse überspannt am Eingang zum Paznauntal in einer Höhe von 87m eine Eisenbahnbrücke das Tal, die Trisannabrücke, eine Eisenkonstruktion von gewaltigen Stützpfeilern getragen. Bereits im Jahr 1884 wurde sie fertig gestellt und galt als Meisterleistung der Ingenieurkunst. Mit dieser Brücke wurde seinerzeit das Weiterführen der Eisenbahn von Landeck aus nach Westen ermöglicht. 1964 wurde die alte Brückenkonstruktion durch eine neue ersetzt.

Vorbei an See, Kappl und Ischgl, dem bekannten Wintersportort mit seiner Silvrettaseilbahn, fahren wir das Paznauntal hinauf. Diese Region erlebte im 19.Jh. einen totalen wirtschaftlichen Rückschlag.





## Reisebericht Landeck

Die „Schwabenkinder (Film mit Mathias Moretti) erlangten seinerzeit eine traurige Berühmtheit. Noch



genauestens geplant und natürlich auch termingerecht fertig gestellt werden musste. Im Hotel zur Post unmittelbar am alten Bahnhof gab es eine willkommene Stärkung mit Kaffee und Kuchen für uns. Danach ging es mit dem Bus zurück nach Landeck.

Nach dem Abendessen im Hotel waren wir zu einem gemeinsamen Tiroler Abend in den Stadtsaal eingeladen. Eine Gruppe Tiroler Mädler und Burschen verstanden es mit heimatlicher Musik, Volkstänzen und Schuhplatteln die Tiroler Gastlichkeit anschaulich zu demonstrieren. Das Kuhglockenläuten und das Blasen der Alphörner durften bei diesen stimmungsvollen und heiteren Darbietungen nicht fehlen. Für alle „Nicht-Tiroler“ war es ein reizvoller Einblick in das heimatliche Brauchtum.

### Innsbruck

Am Donnerstag fahren wir mit dem Bus nochmals von Landeck aus in Richtung Osten. Das Ziel war die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck. Sie liegt in einer breiten Talfurche des Inn, südlich davon führt das Wipptal mit dem Bach Sill in Richtung Brenner,







## Reisebericht Landeck



dem klassischen Alpenübergang nach Italien. Bereits in der Bronzezeit wurden die heutigen Ortsteile Hötting und Wilten besiedelt, Hötting am linken Ufer des Inn gelegen am Fusse der Nordkette und Wilten am rechten Ufer gelegen nördlich des Bergisel. Die Römer errichteten an der Stelle das Kastell „Veldidena“, wo später das Kloster Wilten gebaut wurde. Im Bereich der heutigen Altstadt gründeten die bayerischen Grafen von Andechs eine Stadt; der Name „Innsbruck“ (Brücke des Inn) wurde im Jahr 1187 erstmals urkundlich erwähnt. Handel und Verkehr ließen die Stadt schnell wachsen. Herzog Friedrich der IV. verlegte die Landesresidenz von Schloss Tirol bei Meran nach Innsbruck, das 1429 zur Landeshauptstadt von Tirol wurde. Im 15. Und 16. Jh. erlebte die Stadt ihre kulturelle Glanzzeit. Kaiser Maximilian I. wurde 1490 Tiroler Landesfürst und hatte von Beginn an ein besonderes herzliches Verhältnis zu Tirol. Er sah Innsbruck als Mittelpunkt seines künftigen Weltreiches. Deshalb setzte er alles daran, seine Residenzstadt prächtig zu gestalten. Wann immer es Maximilian möglich war, weilte er in Tirol. In Innsbruck und Hall feierte er 1494 die Hochzeit mit seiner zweiten Frau Maria Bianca Sforza aus Mailand. Diesem Ereignis verdankt Innsbruck sein Goldenes Dachl. Es besteht aus 2.734 feuervergoldeten Kupferplatten. Der Erker mit dem goldenen Dach diente Maximilian als Zuschauerloge, um Festlichkeiten und sportliche Veranstaltungen seiner Zeit auf dem davorliegenden Platz zu beobachten. Im Jahr 1675 gründete Kaiser Leopold I. die Universität. Maria Theresia und alle späteren Kaiser weilten oft in der Hauptstadt Tirols. Die napoleonischen Kriege haben auch vor Innsbruck nicht Halt gemacht. Ruhmreich verteidigten die Tiroler unter Führung von Andreas Hofer in drei Bergiselschlachten im Jahr 1809 ihr Land Tirol (Rieserndungemälde).

### Altstadt

Innsbruck entwickelte sich ab der Mitte des 19. Jh. zu einer wichtigen Schul- und Beamtenstadt. Durch den Bau der Eisenbahnlinie über den Brenner (1867) und durch den Arlberg (Arlbergtunnel 1884) wurde Innsbruck zum Knotenpunkt wichtiger europäischer Nord- Süd- sowie auch Ost- West-Verbindungen. Dies brachte Impulse für Wirtschaft, Industrie und Verkehr. Die Bevölkerung wuchs stark an. Heute hat Innsbruck 113.000 Einwohner und bildet den wirtschaftlichen und kulturellen Mittelpunkt der Region. In den Jahren 1964 und 1976 war Innsbruck Austragungsort der Olympischen Winterspiele. Die 2002 neu errichtete Bergiselschanze zählt zu den Wahrzeichen dieser Stadt. Innsbruck ist ein schönes Beispiel für die Harmonie zwischen Natur und Architektur. Die breit angelegte



## Reisebericht Landeck

AEC-Sektion Österreich Oktober 2003

*Sehr geehrte Damen und Herren, liebe AEC-Mitglieder, liebe Freunde der Sektion Deutschland, ich hoffe, ich kann viele Teilnehmer an den Europäischen Tagen in Österreich so ansprechen; denn zu den bereits geschlossenen Freundschaften mit Euch kamen anlässlich dieser Tage noch viele dazu.*

*Ich danke der Sektion Deutschland, dass sie mit 107 Teilnehmern mitgemacht haben und nach einigen Rückmeldungen auch begeistert waren. Natürlich freut mich das ganz besonders, es bestätigt damit den Einsatz des Organisationskomitees vor und während dieser Tage vom 28. Sept. bis 4. Okt. 2003.*

*Das Programm haben wir so abgestimmt, um euch unser Bundesland Tirol näher zu bringen. Ich hoffe, ihr habt einige Eindrücke - Achensee, Silvretta, Innsbruck, Venetberg - mit nach Hause nehmen können und denkt in schöner Erinnerung an diese Woche. Nachdem auch das Wetter soweit mitgespielt hat und wir viel Sonnenschein hatten, können wir zufrieden sein. Der Regen am Freitag Nachmittag auf dem Venetberg sollte uns den Abschied erleichtern. Dazu ein Sprichwort: „Wenn Englein reisen, wird sich das Wetter weisen“, dazu gehört auch ihr.*

*Ich habe mich in dieser Woche mit den Europäischen Eisenbahnern sehr wohl gefühlt und werde diese Tage nicht vergessen.*

*Ich wünsche Euch und der Sektion Deutschland alles Gute und ich hoffe, dass wir uns bei anderen Europäischen Tagen wiedersehen können.*

*Mit herzlichen Grüßen*

*Erwin Höchtl*

*Präsident der AEC-Sektion Österreich*

Maria-Theresia-Strasse mit der Annasäule, die raue Nordkette des Gebirges im Hintergrund, .....

(Fortsetzung im nächsten Heft)

**F o r t s e t z u n g**  
er Altstadt kern zwischen Markt und Burggraben, Rennweg und Inn, dessen Häuser mit ihren Erkern, Aushängeschildern und Fresken geben ein unverwechselbares Bild der Stadt.

Nun stand die Besichtigung der Stadt auf unserem Tagesprogramm mit großer Stadtrundfahrt und Führung durch die Altstadt, begleitet von versierten Fremdenführern des Tourismusverbandes Innsbruck. Wir begannen im Stadtteil Wilten. Die Stiftskirche ist nicht gerade bescheiden gestaltet. Ihr frühbarocker Baustil stammt aus der Mitte des 17. Jh., der Fassadenvorbau der Stiftskirche, in dessen Portalnischen die beiden Riesen Haymon und Thyrsus stehen, entstand von 1730 bis 1715. Das frühbarocke Kircheninnere ist mit sechs Seitenaltären und einem alles überragenden Hochaltar ausgeschmückt in den Farben Schwarz und Gold. Eine der meist besuchten Wallfahrtsstätten Tirols ist die Wiltener Basilika. Sie wurde 1751 bis 1755 mit ihren Zwillingstürmen errichtet. Der Gesamteindruck des Innenraumes wird wesentlich von der überquellenden Rokoko Stuckatur bestimmt. Die Basilika gilt als die schönste Rokokokirche Tirols und ist „Unserer lieben Frau unter den vier Säulen“ geweiht.

Unsere Busfahrt zur Altstadt führt uns vorbei an der Triumphpforte am südlichen Ende der Maria-Theresien-Strasse. Sie wurde 1765 im Auftrag von Kaiserin Maria Theresia anlässlich der Vermählung ihres Sohnes Leopold und zu Ehren der kaiserlichen Familie erbaut. Unser Altstadtrundgang führt uns zum Dom. Das hochbarocke Gebäude mit seinen zwei Fassadentürmen und der mächtigen Kuppel entstand 1717 bis 1724. Es prägt das Bild der Stadt entscheidend. Die zahlreichen Stukkaturen und die eindrucksvollen Deckenfresken schmücken den Innenraum. In der Chorkuppel ist der Hl. Jakobus als himmlischer Feldherr dargestellt. Größter Schatz der Kirche ist das Gnadenbild „Mariahilf“ (um 1530) von Lukas Cranach d. Ä. auf dem Hochaltar, eine der meist verbreiteten Mariendarstellungen.

Unser nächstes Ziel war die Hofburg zwischen Domplatz und Rennweg. Diese gewaltige vierflügelige Anlage diente als Residenz, für die jeder Regent im Laufe der Zeit An- und Umbauten in Auftrag gegeben hatte. Das heutige Gesicht des Bauwerkes entstand auf Geheiß von Maria Theresia. Der von außen eher schlicht gestaltete Bau wirkt durch seine Ausdehnung über eine Länge von 26 Fensterachsen. Von den Prunkräumen im Inneren ist der üppig dekorierte Riesensaal der beeindruckendste, der mit seiner Spätrokokodekoration zwei Stockwerke einnimmt. Das großartige Deckenfresko präsentiert den Herkuleszyklus.



## 3 Tage Berlin

Freitag, den 23.05.2003

Pünktlich um 8.00 Uhr startete der Bus aus der Vögedingflotte mit 31 Mitgliedern des AEC RV Hagen in Richtung Berlin. In Schwerte machten wir einen Zwischenstopp und unser 1. Vorsitzender Wolfgang Hengsbach begrüßte weitere 12 Mitglieder. Nach einer ruhigen Fahrt ohne Stau erreichten wir um 12.30 Uhr das Funke Braustübl in Helmstedt. Ein kleiner Spaziergang durch die Fußgängerzone steigerte den Appetit zu dem reichhaltigen kalt-warmen Buffet. Um 14.15 Uhr starteten wir zum letzten Etappenziel Berlin Innenstadt und erreichten unser Hotel Cassandra in der Uhlandstraße 33 gegen 17.00 Uhr.

Die Zuweisung geschah zügig, sich wohllich darin einrichten war die letzte Amtshandlung für heute. Der Rest des Tages war zur freien Verfügung ausgeschrieben. Der ein oder andere nutzte die Gelegenheit, um den ökumenischen Kirchentag zu besuchen oder durch Berlin zu „shoppen“ und einige Souvenirs zu erstehen.

Samstag, den 24.05.2003

Nach einem reichhaltigen Frühstück starteten wir um 9.00 Uhr zur Berlin-Rundfahrt mit einheimischem Reiseführer Holger Ludwig und unserem Bus. Folgende Merkmale wurden passiert: Ka-De-We, Wittenbergplatz, Kleistr., Landwehrkanal, Kochstr., Friedrichstr., Potsdamer Platz. Am Hochhaus der DB AG stiegen wir aus, um uns diesen Mittelpunkt näher anzuschauen. Wir waren beeindruckt von dem, was sich uns hier bot. Nach einem gemeinsamen Mittagessen in der „Grille“ gut bürgerlich, schmackhaft und reichlich, machten wir uns gegen 13.30 Uhr auf den Weg zum Reichstagsgebäude. Um 14.00 Uhr hatte unser 1. Vorsitzender Wolfgang Hengsbach über den Bundestagsabgeordneten Herrn Rene Röspel für unsere Gruppe einen Besichtigungstermin vereinbart. Herr Hartmann, der am Wochenende für die Besuchergruppen zuständig war, führte uns zu der Besuchertribüne, auf der wir Platz nahmen und berichtete ausführlich über die Zusammensetzung des Bundestages. Am Wochenende war der Plenarsaal leer. Das hielt uns aber nicht zurück, unserem stellv. Schriftführer Herrn Hans



Stoldt zum 73. Geburtstag recht herzlich zu gratulieren. Zum Schluss meldete sich unser Vereinsmitglied Herr Herbert Kiehl zu Wort. Er stellte sich vor, erklärte, dass der AEC eine europäische Vereinigung sei, und fragte, ob die Möglichkeit bestehe, ein von ihm mitgebrachtes Gläschen Erde im Reichstagsgebäude niederzulegen nach dem Vorbild der Abgeordneten, die nach Aufforderung jeder einen Sack Heimerde an eine eigens dafür geschaffene Stelle deponieren durften und damit ihre Verbundenheit zwischen Berlin und ihrem Wahlkreis dokumentierten. Von dieser Idee war Herr Hartmann sehr angetan (siehe Foto).

Danach hatten wir die Möglichkeit, spiralenförmig die Kuppelspitze vom Reichstagsgebäude zu besteigen. Der Spätnachmittag stand zur freien Verfügung. Gegen Abend ging eine große Gruppe zum Friedrichstadtpalast. Dort wurde das Musical 1001 Nacht aufgeführt, die Theaterkarten wurden im Vorfeld von Jürgen und Wolfgang bestellt. Wir waren alle sehr beeindruckt von der Musik, dem Ballett und den vielseitigen Bühnenbildern und genehmigten uns trotz der späten Stunde noch ein „kühles Blondes“.

Sonntag, den 25.05.2003

Nach einer langen Nacht fiel uns das Frühstück gegen 9.00 Uhr gar nicht so schwer. In Ruhe bereiteten wir uns auf unsere Abfahrt vor. Nachdem Dieter unsere Koffer im Bus gut verstaut hatte, schaffte er es pünktlich zur Mittagszeit in Helmstedt anzukommen. Im Funke Braustübl hatte man uns schon einen wunderbaren Gaumenschmaus vorbereitet, er bestand aus einem Spargelgericht, was jedem sehr mundete. Nach einem kleinen Spaziergang durch die Fußgängerzone kamen wir an das Zonengrenz-Museum. In mehreren Räumen wurde anschaulich die Geschichte der Trennung von 1945- 1990 dokumentiert. Es waren nicht nur Fotos, sondern auch Modelle und Ausstellungsstücke aus den Beständen der ehemaligen Volksarmee zu sehen. Nach Beendigung der Führung dachte so manch einer im Rückblick nach über eine unsinnige Weltgeschichte.

Jetzt legten wir das letzte Stück Richtung Hagen zurück. Wie auf der Hinfahrt waren weder Staus noch Unfälle zu verzeichnen. Pünktlich um 20.00 Uhr erreichten wir den Ausgangspunkt Hagen Hbf. (Hans Stoldt und Jürgen Heidergott)





## Polnischer A.E.C.Präsident in Deutschland

Vom 02.09.2003 bis 04.09.2003 hat uns der polnische A.E.C. Präsident Zdzislaw Oleniak in Hamburg besucht.

Es gibt ja eine bequeme Direktverbindung von Krakau nach Hamburg. In Hamburg-Harburg habe ich ihn vom Zug abgeholt. Im Abendlicht und vieler hundert Lampen habe ich ihm noch den Rangierbahnhof Maschen und mein Heimatdorf gezeigt. Nach dem späten Abendessen haben wir uns noch lange und ausführlich über Probleme der A.E.C. und über die ständigen Veränderungen der Eisenbahnverwaltungen unterhalten. Natürlich haben wir uns auch die Fotos von den Europäischen Tagen in Zakopane angesehen.

Am Mittwoch Morgen haben wir erst einmal ausgiebig gefrühstückt. Dann sind wir mit meinem Auto nach Hamburg über die Köhlbrandbrücke und durch den alten Elbtunnel im Fahrstuhl zur Nordseite der Elbe gefahren. Dort haben wir einen Spaziergang auf den Landungsbrücken bis zu den Museumsschiffen "Rickmer Rickmers" und "Cap San Diego" gemacht. Anschließend sind wir dann in einem Doppeldeckerbus gestiegen und haben an einer Stadtrundfahrt durch Hamburg teilgenommen. Wir haben oben und ganz vorne gesessen und hatten daher eine sehr gute Aussicht. Zdzislaw hatte Interesse an der Architektur der verschiedenen Zeitepochen. Wir sind mit dem Bus um die Außenalster (das ist ein aufgestauter See mitten in der Stadt) gefahren. Bei der Rückkehr zu den Landungsbrücken wollten wir dann einen "Hafenlümmel" (das ist eine große Bockwurst) essen, aber Zdzislaw bevorzugte Fisch.

Dann sind wir über die Elbchaussee nach Blankenese gefahren. Beiderseits dieser Straße liegen wunderschöne Villen, ja man kann

fast sagen Schlösser, von reichen Hamburger Kaufleuten und Reedern. In Blankenese haben wir den Süllberg mit dem Treppenviertel besucht. Das ist ein Teil von Hamburg-Blankenese, dort gibt es keine Straßen, sondern nur Treppen. In einer Höhe von ca. 50 Metern liegen dort die schönsten Häuser am Hang mit Blick auf die Elbe. Ursprünglich haben sich dort Kapitäne und Lotsen nach ihrer Pensionierung ein kleines Haus gekauft, um die Schiffe rein und raus fahren zu sehen. Dann sind wir über Othmarschen auf die A7 direkt in den Elbtunnel (neue Röhre 4) nach Maschen gefahren. Zdzislaw war von allem tief beeindruckt.

Um 18.00 Uhr kam Jürgen Roth zu uns. Gemeinsam haben wir dann gegrillt und gegessen. Nachdem es draußen zu kühl wurde, sind wir in die Kaminstube umgezogen, da war es kuschelig warm. Hier gab es noch lange Gespräche. Am 10.10.2003 feiert die Sektion Polen ihr 10 jähriges Bestehen in Stroze. Das liegt ca. 2 Fahrstunden hinter Kraków. Die polnische Sektion kann nur etwa 40 Personen unterbringen, aber ich kann einige wenige Teilnehmer mitbringen. Zdislaw überreichte uns dann noch einen wunderschönen Bildband von Kraków und eine A.E.C.-Wanduhr.

Am Morgen des 04.09. ist Zdzislaw mit dem Zug nach Köln gefahren. Er wollte dort den Kölner Dom besichtigen. Von Köln ist er dann weitergefahren nach Frankfurt / M. Hier wurde er von Hans-Jürgen Krämer abgeholt, der ihm dann die Frankfurter Altstadt zeigte. Zdzislaw wollte u.a. von Hans-Jürgen einige Informationen über die Produktion der "Schiene Europas" bekommen. Er hat auch Eugen Wirsing in Friedrichsdorf (Ts) zum Gedankenaustausch besucht. Am 05.09.03 ist er dann weiter zu Manfred Schampel nach Roßtal gefahren.

Ich denke, so funktioniert A.E.C.. (Bericht - gekürzt - von Horst G. Vanselo)

## Besichtigung des NDR

Am Freitag, dem 01.08.2003, hatten wir die Gelegenheit die Fernsehstudios in Hamburg-Lokstedt zu besichtigen. Der Vorsitzende des RV Hamburg hat alle Hebel in Bewegung gesetzt, um für eine größere Gruppe diese Besichtigung zu ermöglichen.

Wir trafen uns um 12.45 Uhr beim Pfortner des NDR im Hugh-Greene-Weg 1. Von hier gingen wir zur Halle 14, wo uns ein netter junger Mann begrüßte, um uns die einzelnen Studios zu zeigen. Als erstes ging es in den „älteren Teil“ der Fernsehproduktion. Zuerst besichtigten wir das Studio 2, in dem das Vorabendprogramm „DAS“ produziert wird. Früher hieß es Studio B. Von hier kamen die Musiksendungen „Musik aus Studio B“.

Danach ging es in das Studio, in dem das „Hamburg Journal“ produziert wird. Als nächstes konnten wir die „Maske“ besichtigen. Hier werden alle Akteure bepinselt und geschminkt. Einige bekommen hier noch eine Haarwäsche und eine neue Frisur. Als besonderen Leckerbissen durften wir sogar in die Räume der Tagesschau. Es fing an mit dem Regieraum (mit den vielen Monitoren und den großen Stellpulten). Hiernach betraten wir den Aufnahmerraum der Tagesschau. Uns wurde erklärt, wie so eine Tagesschau abläuft. Die 20.00-Uhr-Nachrichten werden auf Wunsch der Fernsehzuschauer vom Blatt gelesen, alle anderen Nachrichtensendungen am Tage vom Teleprompter. Nach der Besichtigung des Tageschau-Studios lud uns der NDR in seiner Kantine zum Kaffee ein. Unser „Betreuer“ Herr Behrends machte seine Arbeit hervorragend und erläuterte uns auch unsere kompliziertesten Fragen geduldig. Zum Schluß konnten wir noch am Entstehen einer neuen Quizsendung im Studio 5 teilnehmen.

An dieser Stelle möchte ich noch allen Beteiligten danken, die an dieser hervorragenden Besichtigung mitgewirkt haben. GT



## OV Berlin und Ludwigslust

### OV BERLIN Ausflug in die Märkische Schweiz

Die Mitglieder und Gäste des OV Berlin trafen sich in Müncheberg, um von dort mit der Museumsbahn nach Buckow zu fahren. Früher war das ja eine reguläre Strecke der Deutschen Bahn. Doch 1998 wurde der Fahrbetrieb eingestellt. Nach vielen Mühen konnte der Eisenbahnverein "Märkische Schweiz" den Fahrbetrieb im September 2002 an Wochenenden und an Feiertagen zeitweise wieder aufnehmen. In diesem Jahr fuhr die Bahn von April bis Oktober. Helmut Medow, Mitglied des OV und des Eisenbahnvereins, hatte an diesem Tag auch Ausbildungsfahrten als künftiger Triebfahrzeugführer. Diese Verbindung war uns besonders Anlass, nach der Ankunft in Buckow zuerst das Eisenbahnmuseum des Vereins zu besichtigen. Frau Preuße war uns dabei eine lebhaft und kundige Führerin. Erstaunlich, was hier auf engstem Raum zusammengetragen wurde. Man kann nur den rührigen Mitgliedern des Vereins danken, die vor allem viele der Einrichtungen der Bahn retten konnten, ehe das große Ausräumen begann. Als ehemalige und noch tätige Eisenbahner nutzten wir natürlich auch die Möglichkeit einer Führung zu den technischen Anlagen im Lokschuppen. Von besonderem Interesse waren die alten technischen Anlagen, wie der große Quecksilberdampfgleichrichter (nicht mehr in Betrieb).

In den Außenanlagen sind viele Fahrzeuge abgestellt. Unter anderem auch ein D-Zugwagen der als Schlaf- und Wohnwagen genutzt werden kann. Natürlich ist er in erster Linie für die Vereinsmitglieder gedacht. Doch wer einen Arbeitseinsatz für den Verein durchführt, hat sicher auch die Chance für eine romantische Übernachtung. Um die ehrenamtliche Arbeit zu unterstützen, haben wir für diesen rührigen Eisenbahnverein gesamt-

melt und konnten vor der Abfahrt am Abend eine Spende von 50 EURO übergeben.

Das Mittagessen à la carte im Restaurant "Märkische Schweiz" schmeckte allen; zum Abschluss gab die Wirtin eine Runde Verdauungslikör eigener Kreation.

Direkt am Restaurant wurden wir zu einer zweistündigen Stadtführung abgeholt. Frau Niegel führte uns teils auf nicht so bekannten Wegen und hatte vieles aus Vergangenheit und Gegenwart zu erzählen. Um die Seele baumeln zu lassen, unternahmen wir eine einstündige Schiffsrundfahrt auf dem Schermützelsee.

Nun hatten wir gerade noch knapp 1,5 Stunden für individuellen Bummel, Kaffeepause und Weg zum Bahnhof. Die Mehrheit traf sich auf der sehr hoch gelegenen Terrasse des Hotels Bellevue. Leider ist die Sicht von dort auf Buckow bei belaubten Bäumen nicht so schön, wie es die Organisatoren der Fahrt im Vorfrühling erlebt hatten.

Die Rückfahrt mit der Museumsbahn nach Müncheberg beendete für die 22 Teilnehmer den Ausflug, von dort erfolgte die Heimreise individuell. Es war eine interessante und schöne Fahrt, zumal auch der Wettergott mitspielte.

Sg

### OV LUDWIGSLUST Kremserfahrt und goldene Nadel

Ein Jahr ist vergangen und wieder hieß es: „Leinen los“. Keine Schiffssirene, keine Schiffsleine sondern ganz einfach die Führungsleine des Pferdegespanns.

Am 10.08.2003 starteten wir zur Ludwigsluster Kremserfahrt. Mit 19 Freunden aus Ludwigslust ging es um 13.00 Uhr los. Unser Kutscher, wie kann es anders sein, war wieder unser „Kuhschwanzpilot“ Jürgen Nelius. Leider durften wir in diesem Jahr keine Wald-

wege wegen der großen Waldbrandgefahr benutzen. Unser Kutscher gab sein Bestes, unser Christian auch, somit war bald eine sehr gute Stimmung an Bord. Um die Stimmung weiter zu verbessern gab es reichlich geistige Nahrung, bestehend aus Bier und kurzem Allerlei. Nach ca. 2 Stunden legten wir unsere 1. Rast ein. Die Frauen unserer Ludwigsluster Freunde hatten wieder gebacken, was das Zeug hielt. Reichlich Kuchen, reichlich Kaffee, alles war vorhanden. Kaffeetrinken in freier Natur ist eben einmalig schön und bleibt unvergessen.

Da wir auch vom RV Hamburg eine große Überraschung mitgebracht hatten, konnten wir jetzt die Katze aus den Sack lassen. Ich hatte die große Ehre im Auftrage des Präsidenten, unserem Freund und Vorsitzenden vom OV Ludwigslust, Jürgen Nelius, die goldene Ehrennadel der Sektion Deutschland für seine Verdienste in der A.E.C., im Kreise seiner Freunde, zu überreichen. Ich habe selten einen Menschen so überrascht gesehen. Wenn auch die Tränen nicht rollten, sie waren aber doch da. Lieber Jürgen: Herzlichen Glückwunsch nochmals von allen Mitgliedern des RV Hamburg.

Nachdem nun alles geregelt war, konnten wir langsam unsere Kaffeeutensilien wieder einpacken und die zweite Etappe beginnen. Weiter ging es durch Feld und Flur. Vorbei am Heldenhain bis wir nach ca. einer halben Stunde bei Jürgen und Moni im alten Garten landeten. Hier stand schon alles zum abendlichen Grillen bereit. Viel Fleisch, Wurst und sonstige Leckereien bescherten uns die Freunde aus Lulu. Lachen, Witze erzählen und interne Kommunikation prägten den Abend, der viel zu schnell verlief. Leider geht jeder Tag einmal zu Ende. Herzlichen Dank an alle, die diesen schönen Tag gestaltet haben. Wir kommen gerne wieder.

Helga und Wolfgang Karl



# Vereinsnachrichten / Termine

## Besondere Geburtstage im 3. Quartal 2003

### Zum 88. Geburtstag

Schampel, Elfriede 22605 Hamburg

### Zum 81. Geburtstag

Fandler, Dorothea 57629 Steinebach

### Zum 80. Geburtstag

Falke, Werner 21035 Hamburg

Hanauer, Albert 68159 Mannheim

### Zum 75. Geburtstag

Hambrock, Heinz 58313 Herdecke

Frackowiak, Bruno 19322 Wittenberg2

### Zum 70. Geburtstag

Hetze, Wolfgang 19322 Wittenberg2

Schweizer, Eberhard 21465 Wentorf

Gellekum, Robert 22547 Hamburg

Reuter, Gabriele 22179 Hamburg

### Zum 65. Geburtstag

Schlosser, Heinz

65934 Frankfurt/

Thomas, Klaus

08527 Plauen/V

Peters, Bernhard

58089 Hagen

Ostwaldt, Ursula

21279 Drestedt

Wojtkowiak, Horst

22117 Hamburg

Hartmann, Ewald

21077 Hamburg

Hinrichs, Brigitte

19288 Ludwigslus

### Zum 60. Geburtstag

Nowicki, Hans-Jürgen

18147 Rostock

Martens, Gerd

23554 Lübeck

Stein, Hans-Wilhelm

58097 Hagen

Boller, Jürgen

25469 Halstenbek

Horstmann, Jürgen

29227 Celle

### Zum 50. Geburtstag

Kisselstein, Dietmar

63452 Hanau

Domagalski, Siegm

04552 Borna

## Herzlichen Glückwunsch !

## Traueranzeige

Wir trauern mit den Angehörigen um unseren Toten. Seit der letzten Mitteilung wurde nachfolgender Sterbefall bekannt:

Vom Regionalverband Hagen  
Herr Hans-Joachim Mahler  
am 21.08.2003 im Alter von 59 Jahren



Wir wollen ihm ein ehrendes  
Andenken bewahren.  
Den Angehörigen sprechen wir  
unsere herzliche Anteilnahme aus.

## Zu Ihrer Information veröffentlichen wir hier die Ergebnisse von Vorstandswahlen.

Am 05.04.2003 fanden die Wahlen des Regionalverbandes Dresden statt. Gewählt wurden zum  
Vorsitzenden: Jens Rockoff  
Stellv. Vorsitzenden: Steffen Riedel  
Schriftführer: Alexander Reuner  
Stellv. Schriftführerin: Gertraud Riedel  
Kassiererin: Karin Thiel

**Den gewählten Vorstandsmitglieder in unserer  
Vereinigung gratulieren wir im Namen des gesamten  
Geschäftsführenden Vorstandes. Für die künftige  
Arbeit wünschen wir viel Erfolg und hoffen auf eine  
gedeihliche und erfolgreiche Zusammenarbeit.**

## Regelmäßige A.E.C.-Treffs

**Regionalverband Buchholz:** Jeden ersten Dienstag im Monat Mitgliederversammlung im Clubheim Banksstraße 1, Tel. 040-326990

**Regionalverband Dresden:** Treffen jeden 2. Mittwoch jeden 2. Monat ab 18.00 Uhr abwechselnd; Kegeln im Papagei, Stammtisch in der "Schachtel"

**Regionalverband Frankfurt:** Stammtisch jeden 2. Mittwoch im Monat ab 16.30 Uhr im Restaurant

"Henninger Stübchen", Ottostr.6, Kegeln: Di. alle 4 Wo. 17.00 in Ff Griesheim, Autogenstr. gg. S-Bahn

**Regionalverband Hagen:** Im Gemeindehaus St.Josef, Schmale Straße 18 in Hagen Dienstags (siehe

Einladung und Aushang) Nachfrage unter Tel. 02304-21594 oder 02331-66536.

**Regionalverband Hamburg:** Kegelabend alle 4 Wochen Donnerstags, 20-22 Uhr im Restaurant Wappenhof, Borgfelder Straße 14, D-20537 Hamburg. T:2502883

**Regionalverband Rostock:** Clubnachmittage jeden 2. Mittwoch im Monat ab 16.00 Uhr in der Goethestrasse 8, BSW-Beratungsraum.

**Ortsverband Nürnberg:** Stammtisch in der "Silberne Kanne" Nürnberg, Breitscheidstraße 15, jeden 1. Mittwoch im Monat ab 16.30 Uhr (03.12.03)

**Ortsverband Ludwigslust:** Kegeln in Grabow alle 4 Wochen (Donnerstags) 19-21 Uhr

**Ortsverband Weimar:** Clubabend alle 4 Wochen im Bahnstromwerk Weimar.  
Wittenberge und Berlin nicht bekannt





# Vorstände

## Geschäftsführender Vorstand:

Juristische A.E.C. Sektion Deutschland  
Vereinsanschrift: vertreten durch: Eugen Wirsing

Präsident: Wirsing, Eugen  
privat Lilienweg 87, D-61381 Friedrichsdorf;  
Tel:06172-72982, Fax:-777042  
Sprachbox:06172 -777041  
Mobil +49(163)7298200 bzw. 0163-7298200  
Email: eugen.wirsing@ipfb.net  
eugen\_wirsing@ipfb.net

Vizepräsident: Gralla, Arnold  
Privat Auf der Harle 10A, 55294 Bodenheim;  
Tel/Fax: 06135-5286

2. Vizepräsident: Wichmann, Wilhelm  
Privat Hartmannstr. 21, 58089 Hagen;  
Tel/Fax 02331-305685  
Mobil 0160-772 7874  
e-mail (über Sohn Dirk) Wichmandirkl975@aol.com

Generalsekretär - unbesetzt -

Stellv. Generalsekretär: - unbesetzt -

Schatzmeisterin: Kynast-Kohl, Marita  
privat Finkenstraße 8; D-31698 Lindhorst;  
Tel:05725-6708, Fax: -915838  
Email: Kynast-Kohl@T-Online.de  
Dienstl. Deutsche Bahn AG, Herrenstr. 3-5  
**NEU** D-30159 Hannover, AFP West 21  
Tel:0511-286-7590, Fax -7595, ARCORA 933-7590

Stellv. Schatzmeister Kohl, Wolfgang  
privat Finkenstraße 8; D-31698 Lindhorst;  
Tel:05725-6708, Fax -915838  
Mobil 0177-5978283  
Email: Kynast-Kohl@T-Online.de  
dienstl. Tel:0511-286-5005

Ehrenpräsident Schampel, Manfred  
Beisitzer für Eichenwald 21; D-90574 Roßtal  
Mitglieder- Tel:09127-95743 Fax: 09127-57420  
betreuung Email: m.schampel@t-online.de  
und Europäischer  
Generalsekretär

Beisitzer Krämer, Hans-Jürgen  
Passavantstr. 40; D-60596 Frankfurt/M  
Tel:069-635348; Fax: 069-6312804  
Mobil: 0173-6954375

Email Zeitung: **SCHIENE.EUROPAS@GMX.DE**

Beisitzer Gellekum, Robert  
Dahmeweg 16, 22547 Hamburg  
Tel. und Fax: 040-8321208  
Mobil **NEU** +49 160 5042658 bzw 0160 5042658  
Email: RGellekumIng-Consult@t-online.de

Ehrenpräsident: Schote, Lothar  
privat Am Hulchen 7; D-55130 Mainz;  
Tel:06131-834271, Fax:-834291  
Email: lothar.schote@t-online.de

## Vorsitzende der Regionalverbände:

Buchholz: Ostwaldt, Harry,  
privat Tannenweg 5; D-21279 Drestedt;  
Tel:04186-487  
Büro RV Banksstraße 1, D-20093 Hamburg  
Buchholz Tel:040-326990, Fax:-30399721

Dresden: Rockoff, Jens ,  
privat Eibenstocker Straße 71 D-01277 Dresden  
Tel: 0351-422 42 44  
Email: JensRockoff@t-online.de  
Mobil: 0160 - 99730405  
Dienstl. Karin Thiel: ARCORA 987-8207  
oder (0351) 4618207  
Email: karin.thiel@bahn.de

Frankfurt: Wolf, Norbert  
privat Schwarzerlenweg 76, D-65933 Frankfurt  
Tel:069-632828  
dienstl. Tel:069 265-23709, ARCORA 955-16440  
Email: norbert.n.wolf@bahn.de  
Oder Uwe.uw.Lange@bahn.de

Hagen: Hengsbach, Wolfgang  
privat Steinhausstraße 86; D-58099 Hagen;  
Tel:02331-66536  
Email NEU wolfgang.hengsbach@t-online.de  
www.aec-rv-hagen.de

Hamburg: Karl, Wolfgang  
privat: Curslacke Deich 80; D-21039 Hamburg;  
Tel:040-7232233 Fax 040 -7233888  
Email: w.karl@t-online.de  
Mobil: 0171-6324266

Rostock: Köster, Manfred  
privat: Richtenberger Str. 25, D-18109 Rostock

Büro RV-Rostock Goethestrasse 8,18055 Rostock,  
Tel:0381 - 4583426 (freitags)

Wittenberge: Klinkradt, Wilfried  
privat: Rabensteig 1; D- 1 9322 Wittenberge;  
Tel:03877-66465

## Vorsitzende der Ortsverbände:

Berlin: Wiench, Liane  
privat: Catholystraße 18, D-15345 Eggersdorf  
Tel:03341-4753 85  
dienstl. Tel:030-297-12121, ARCORA: 999-12121

Ludwigslust: Nelius, Jürgen  
privat: Große Bergstraße 1; D-19288 Ludwigslust  
Tel:03874-49735  
dienstl. NNT 425; D-1 9288 Ludwigslust;  
ARCORA 9905-399

Nürnberg: Rödel, Frank  
Privat: Georg-Hennch-Str.4, D-90431 Nürnberg  
Tel: 0911-3150445, Fax: -3262632

Weimar: Paul, Christa  
privat: Schlachthofstraße 23; D-99423 Weimar;  
Tel: 03643-500008

Nachrichtlich: Horst Gerd VANSELOW  
Stellvertr. Europ. Tel.04105 80081- Mobil:0175 7858536  
Generalsekretär Email: H\_G\_Vanselow@T-Online.de

Europäische Vereinigung der Eisenbahner A.E.C. – Sektion Deutschland e.V. –  
Manfred Schampel, Eichenwald 21, D-90574 Roßtal  
– Entgelt bezahlt – D 45438 F –



---

Einzelpreis 1,54 Euro (incl. Porto)  
Bezug über die Redaktion oder jeden Regional-/Ortsverband