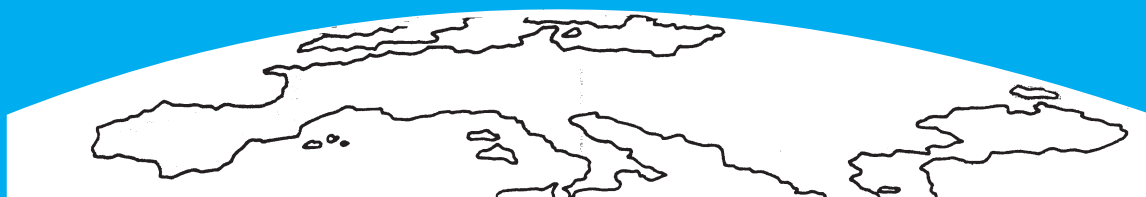


# SCHIENE EUROPAS



## OFFIZIELLES MITTEILUNGSBLATT

ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS

EUROPÄISCHE VEREINIGUNG DER EISENBAHNER – Sektion Deutschland e. V.





# Aktuelle Termine, Inhalt, Impressum

## AKTUELLE VERANSTALTUNGSTERMINE

20.08.2011	RV Hamburg: Grillfete in Meckelfeld
07.09.2011	RV Hagen: Besuch Atomkraftwerk in Grohnde
08.-12.09.2011	RV Frankfurt: Treffen mit Eisenbahnern in Tallinn/ Estland. Anfrage bei Krämer
09.-11.09.2011	OV Berlin: Ausflug nach Oberwiesenthal
Sept./Okt.2011	RV Hamburg: Wochenendausfahrt ggf. nach Kühlungsborn
11.-16.10.2011	RV Hagen: Fahrt nach Bozen und Verona
Nov. 2011	RV Frankfurt: Alljährliches, traditionelles Gänseessen
26.11.2011	RV Hamburg: Weihnachtsklönschnack
26.+27.11.2011	RV Hagen: Besuch der „Wald Weihnacht“ im Spessart
01.-04.12.2011	RV Frankfurt: Weihnachtstreffen im Erzgebirge mit Freunden des RV Dresden
03.12.2011	OV Berlin: Weihnachtsfeier mit Vorstandswahl
Dez. 2011	RV Frankfurt: Weihnachtsfeier
Vorschau 2012	RV Hagen: 4 Tagesreise nach Wien

## INHALT

	Seite
Aktuelle Termine	2
Inhalt, Impressum	2
Feste Fahrbahn	3-5
Reisebericht	5-9
Bes. Vorkommnisse: keine	9-10
RV Hagen	10
RV Rostock	11-12
Vereinsnachrichten	12-13
Besondere Geburtstage	14
Regelmäßige A.E.C.-Treffs	14
Anschriften der Vorstände	15

## Titelbild

Modell der Festen Fahrbahn nach dem System Bögl in Goldisthal/Thüringer Wald

Foto: Reinhold Altendorf

## EUROPÄISCHE TREFFEN

19.09. - 24.09. 2011	Europ. Tage in Sibiu, Rumänien
Frühjahr 2012	Geplant: Europ. Tage im Raum Neapel/Paestum, Italien
17.09. - 22.09. 2012	gemeinsame Europ. Tage in der Grenzregion Belgien/Frankreich
23.09. - 28.09.2013	Europ. Tage in Salzburg, Österreich, aus Anlass des 50-jährigen Jubiläums Österreich

## IMPRESSUM

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

## Mitwirkende:

Manfred Köster  
Elke Krämer  
Rüdiger Menzel  
Brigitta Niedermeier  
Manfred Schampel  
Hans-Joachim Schober  
Horst-Gerd Vanselow  
Reinhold Altendorf

## Redaktionsschluß für

Heft 3/2011 01. Oktober 2011

### **Dringende Bitte:**

Wir benötigen **Ihre** Emailadresse. Grund ist die bessere Informationsweitergabe.

Am **15.08.2011** verschicke ich eine E-Mail an **alle** Mitglieder der Sektion Deutschland, von denen mir eine Emailadresse bekannt ist. Wenn Sie von mir **keine** Nachricht erhalten, dann bitte ich Sie dringend, mir eine kurze E-Mail zu senden. Dann kann ich auch **Ihre** Emailadresse aufnehmen.

**Besten Dank!**  
**m.schampel@gmx.net**

### **Hinweis:**

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

**Internet** homepage:  
[www.A-E-C.net](http://www.A-E-C.net)

**E-Mail:**  
[schiene.europas@gmx.de](mailto:schiene.europas@gmx.de)



# Feste Fahrbahn

## Feste Fahrbahn für die Neubaustrecke Erfurt - Ebensfeld

Der Begriff der „Festen Fahrbahn“ taucht im Zusammenhang mit Neubaustrecken der Deutschen Bahn in den letzten Jahren vermehrt auf. Besonders bei Hochgeschwindigkeitsprojekten wird diese neue Technik genannt. So wurde die Feste Fahrbahn eingebaut auf Teilen der im Jahr 2002 in Betrieb genommenen Schnellfahrstrecke Klön - Rhein/Main und der im Jahr 2006 in Betrieb genommene Schnellfahrstrecke Nürnberg - Ingolstadt. Zuvor kam sie auf kurzen Versuchsstrecken, auf Brücken sowie in Tunnelstrecken vereinzelt zum Einsatz.

Bereits im Vorfeld der Entwicklung des InterCity Express (ICE) hat der Bundesminister für Forschung und Technologie in 1981/85 das Forschungsvorhaben „Rad/Schiene“ gefördert, das auch Studien über eine Feste Fahrbahn beinhaltete. Gesucht wurde eine Alternative zu dem traditionellen Oberbau mit Schotter und Schwellen und den darauf ausgerichteten Gleisen. Das Ziel war klar, die gefundenen Lösungen führten bis heute zu sehr unterschiedlichen technischen Lösungen. Die Bauarten Rheda, Oelde, Züblin und Bögl, um nur einige zu nennen, stehen für Varianten der Festen Fahrbahn. Bei bestimmten Bauweisen wird die gesamte Schienenbefestigung vor Ort mit Beton/Asphalt gegossen. Andere Bauweisen arbeiten mit vorgefertigten Teilen, die auf der Baustelle eingesetzt, ausgerichtet und befestigt werden.

Der herkömmliche Schotteroberbau soll auf Zugüberfahrten elastisch reagieren und die auftretenden Druck- und Schubkräfte federnd aufnehmen. Mit den zunehmenden Zuggeschwindigkeiten wird dieses Gleisbett jedoch problematisch. Im Hochgeschwindigkeitsbereich werden die Schottersteine des Oberbaus von den Fahrzeugen angesaugt und beschädigen so den Boden der Fahrzeuge (Schotterflug) und das Schotterbett wird durch diese Erosion zunehmend instabil und bedarf der vorzeitigen Instandhaltung. Ferner zerbröckelt der Schotter unter den Schwellen durch die auftretenden starken Schwingungen der Gleise bei der Zugfahrt. Durch die Feste Fahrbahn werden diese Probleme gelöst.

Aktuell wird die Neubaustrecke Erfurt - Ebensfeld für den Einbau einer Festen Fahrbahn ausgelegt. Sie ist der Bestandteil Nr. 8.1 des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr.8, das die Aus-/Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt - Leipzig/Halle - Berlin umfasst. Die geplante Hochleistungsstrasse der Bahn zur umweltfreundlichen Aufnahme gegenwärtiger und künftiger Ströme des Eisenbahnverkehrs ist Teil der östlichen Nord-Süd-Achse in Deutsch-



land. Im Süden schließt sich die 170 Kilometer lange Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg - Ingolstadt - München an. In den Planungen für ein transeuropäisches Verkehrsnetz wird die Verbindung von Norditalien über Österreich nach München, über die deutschen Aus- und Neubaustrecken nach Berlin und weiter bis nach Skandinavien als Projekt Nr.1 bezeichnet.

Nach Abschluss der Arbeiten soll die Fahrzeit zwischen Berlin und München etwa vier Stunden betragen. Das bedeutet eine Halbierung im Vergleich zum Ausgangszustand. Die Fahrzeiten für die ICE-Verbindungen werden sich in der Relation Erfurt - Nürnberg künftig auf rund eine Stunde verkürzen. Damit wird auf dieser Teilstrecke ein erheblicher Teil der angestrebten Fahrzeitverkürzung mit zweieinhalb Stunden erzielt. In den Ausbau des Korridors Berlin - München werden insgesamt 13 Milliarden Euro investiert. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit waren 1991 nach der Wiedervereinigung Deutschlands von der Bundesregierung beschlossen worden. Verwirklicht wird das Projekt von der DB ProjektBau GmbH, einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG.

Die Neubaustrecke ist als regelspurige, zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke für den hochwertigen Reise- und Güterverkehr konzipiert. Sie hat



# Feste Fahrbahn

## Zahlen und Fakten

Streckenlänge	107 km
Streckengeschwindigkeit	300 km/h
Oberbauart	Feste Fahrbahn
Tunnelbauwerke	22 Stück (insges. 41 km)
Talbrücken	29 Stück (insges. 12 km)
Inbetriebnahme der Strecke	2017

eine Gesamtlänge von 107 Kilometer. Die Trassierung ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt. Der Oberbau wird als so genannte Feste Fahrbahn ausgeführt. Die Neubaustrecke verläuft in 22 Tunneln mit 41 Kilometern und 29 Talbrücken mit 12 Kilometern Gesamtlänge. Die Länge und die Anzahl der Tunnel- und Brückenabschnitte sind charakteristisch für diesen Streckenteil, der den Thüringer Wald durchquert. Der Scheitelpunkt des Streckenprofils liegt bei der Gemeinde Goldisthal in 603 m Höhe. Der Tunnel Bleißberg ist mit 8 314 m der längste auf der Strecke, ihm folgt mit 7 391 m der Tunnel Silberberg. Mit 1 681 m ist bei Ilmenau die Ilmtalbrücke die längste Brücke auf dieser Neubaustrecke. Der Fahrgast im ICE wird künftig auf diesem Streckenabschnitt in dichter Folge Tunnel, Brücke, Tunnel, Brücke, Tunnel..... erleben. Eine solch extreme Strecke bedingt natürlich auch besondere Anforderungen an den Oberbau, der sicher, schnell und möglichst

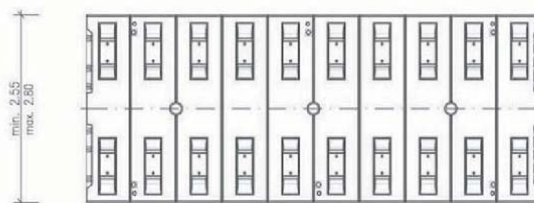
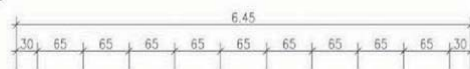
wartungsfrei sein sollte. Die Feste Fahrbahn bietet auch hier die Lösung.

Die Neubaustrecke Erfurt - Ebensfeld wird als Feste Fahrbahn nach der Bauart System Bögl ausgeführt, das erstmals bereits in großen Baulängen auf der Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt zum Einsatz kam. Es ist für Geschwindigkeiten von 300 km/h ausgelegt. Das Bild auf der Titelseite dieses Heftes zeigt ein Modell des Bausystems Bögel, das in Goldisthal aufgebaut ist. Das System zeichnet sich durch den Einsatz von im Werk hergestellten Betonfertigteilen aus. Die einzelnen Platten sind rund 9 Tonnen schwer, sie haben eine Länge von 6,5 m und eine Breite von 2,55 m und sind 20 cm hoch. Sie werden auf der Baustelle auf den vorbereiteten Betonuntergrund (Tragschicht) mit Spezialkränen aufgelegt. Standard- und Brückenplatten werden dann hochgenau eingerichtet, mit Bitumen-Zement-Mörtel untergossen und in Längsrichtung mit Spann-

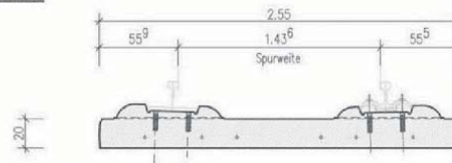
## Feste Fahrbahn (FF Bögl)



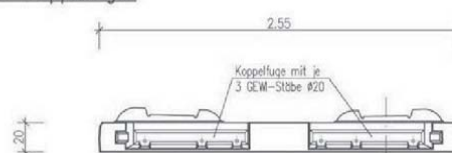
### Draufsicht



### Querschnitt



### Ansicht "Koppelfuge"



schlössern untereinander gekoppelt. Der Bitumen-Zement-Mörtel dient als Kleber zwischen Tragschicht und Platte. Zuvor wird im Werk in Sengenthal die innere Geometrie entsprechend der geplanten Streckenparameter durch Schleifen in die Fahrbahnplatten eingearbeitet. Die Tragschicht ist ein vor Ort gegossenes Betonband, das im Titelbild als Untergrund gut zu erkennen ist.

Als Voraussetzung für die Realisierung dieser zukunftsweisenden Bauart der Festen Fahrbahn wurden die dazu erforderlichen Einbaukonzepte, Verfahren und Geräte entwickelt, sowohl für das Verlegen der Fertigteilplatten und hochgenaue Ausrichten in Lage und Höhe als auch für das Herstellen des Bitumen-Zement-Mörtels und das Untergießen der Fertigteilplatten. Mit den so konzipierten Gerätschaften und Verfahren können nicht nur Plattengenauigkeiten von +/- 0,1 mm, sondern je nach Erfordernis auch Einbauleistungen von bis zu 500 m/Tag er-



## Feste Fahrbahn

reicht werden. Neben dieser aufwendigeren Montage der Festen Fahrbahn im Vergleich zur Fahrbahn mit Schotterbett ist in Fall einer Havarie, zum Beispiel nach Entgleisungen, die Wiederherstellung der Fahrbahn erheblich problematischer. Das System Bögl bietet mit seiner Plattenbauweise hier jedoch eine hinnehmbare Alternative. Während die vor Ort gegossenen Festen Fahrbahnen zur Wiederherstellung Zeiten im Bereich einiger Wochen benötigen, sind die Systeme in Plattenbauweise, beispielsweise nach dem System Bögl, von Vorteil, bei denen einzelne Platten gewechselt werden können.

Hinzu kommt, dass die Feste Fahrbahn generell von Straßenfahrzeugen unter bestimmten Bedingungen befahren werden kann.

Die Feste Fahrbahn hat bei Hochgeschwindigkeitsprojekten inzwischen ihre Bewährung bestanden. Eine Weiterentwicklung dieses Systems wird die Zukunft sicher mit sich bringen. Wegzudenken ist diese Technik nicht mehr. Das alt gediente System des Schotterbetts wird dennoch in seinem Anwendungsbereich weiterhin benötigt werden. Ausgedient hat es noch lange nicht. rhp

## Reisebericht

### Europäische Tage in Peschiera del Garda

Aus Anlass des 50-jährigen Jubiläums der A.E.C. Gründung 1961 in Turin, reisten wir am 23. Mai nach Italien.

Bei herrlichstem Wetter landeten wir in Verona und schon der Blick von oben auf das Veneto versprach eine üppige, grüne Landschaft. Auch die Voralpen mit ihren zum Teil schneebedeckten Spitzen passten sich in das Panorama ein.

Nach dem Bustransfer und dem Beziehen unserer Zimmer, machten wir einen ersten Rundgang durch

die fantastische Hotelanlage. Begeistert von der Blumenpracht, den Pools und dem gepflegten Gesamteindruck entdeckten wir auch gleich viele bekannte Gesichter.

Der Eröffnungsabend begann mit einem kleinen Empfang im Freien, wo kleine Snacks und Prosecco angeboten wurden. Gegen 21 Uhr gab es dann das Abendessen mit einem Vorgeschmack auf die italienische Küche, es schmeckte hervorragend! Im „offiziellen“ Teil des Abends wurden wir willkommen heißen und die Organisatoren wünschten uns eine schöne Woche.

Nach einem guten Frühstück starteten wir am Diens-

tag mit dem Bus in das 22 km entfernte Verona, das übrigens seit 1973 die Partnerstadt von Salzburg ist. Unterwegs machte uns Chiara, unsere Dolmetscherin, auf die Obstplantagen mit Pfirsichen, Kiwis, Kirschen und auf die Weinstöcke aufmerksam, diese Produkte spielen eine große wirtschaftliche Rolle im Veneto.

In Verona angekommen, ging es vorbei an der alten Stadtmauer und dem Rathaus zum Anfiteatro, der berühmten Arena. Die einst größte Gladi-



Gruppe der deutschen Teilnehmer in Verona



## Reisebericht

torenarena, 290 n.Chr. erbaut, dient heute als Schauplatz für sommerliche Opernfestspiele. Nach einem Gruppenfoto spazierten wir zur Casa di Giuletta, dem Wohnhaus der Julia. Zu sehen bekamen wir den berühmten Balkon mit der Statue der Julia davor. Die Geschichte der tragisch endenden Liebe zwischen Romeo und Julia soll sich 1303 hier zugetragen haben. Da der Innenhof eher klein war, war es dementsprechend voll und wir traten den Rückweg an. Bis zum Mittagessen im Hotel hatten wir etwas Freizeit, während die Sektionspräsidenten im Rathaus erwartet wurden.

Nach der Mittagspause fuhren wir nach Mantua. Die Stadt, einst Sitz des Herzogsgeschlechts der Gonzaga, ragt wie eine Halbinsel in den Fluss Mincio, der hier eine Seenlandschaft mit dem oberen, mittleren und unteren See bildet. Angekommen auf der Piazza Sordello bekamen wir gleich einen Eindruck dieser geschichtsträchtigen Stadt: ein Palazzo reihte sich an den anderen und mittendrin der Dom aus dem 13. Jahrhundert. Vorbei am Torre del Podesta gelangten wir zur Basilika St. Andrea. Bei einem Rundgang durch die Basilika erfuhren wir, dass sich in der Krypta zwei Ampullen befinden, in denen Erde mit dem Blut Christi sein soll. Diese Ampullen werden traditionsgemäß nur am Karfreitag eines jeden Jahres der Öffentlichkeit gezeigt.

Unser nächstes Ziel war die Rotunde Lorenzo, eine runde Kirche von 1082 und damit die älteste Kirche Mantuas. Erwähnenswert ist der Bogengang nur für Frauen im oberen Teil der Kirche und die zeitweise Schließung wegen des Marktlärms vor dem Gotteshaus. Interessant anzusehen war auch die astrologische von 1472 Uhr am Uhrturm der Stadt. In einer Nische an einer Hauswand wurden wir auf ein Relief aufmerksam gemacht, das den römischen Dichter Vergil zeigt.

In der Citadelle von Mantua wurde der Tiroler Freiheitskämpfer Andreas Hofer 1810 von den Franzosen erschossen.



Wallfahrtskirche von Caravaggio

Auf dem Heimweg fuhren wir am Stadtausgang am Schloss San Giorgio vorbei, das mit ca. 34000 qm ein Palast im Palast ist. Bewohnt wurde er von den Gonzagas, die fast 400 Jahre in Mantua regierten. Ein sehr geschichtlich-kulturell belegter Tag ging mit einem wunderbaren Abendessen zu Ende.

Am Mittwoch ging es nach Caravaggio. Als erstes fuhren wir überraschenderweise zur Wallfahrtskirche von Caravaggio. Hier soll 1432 der jungen Gianetta beim Kräutersammeln die Heilige Jungfrau erschienen sein, woraufhin hier eine Quelle entsprang. Diese heilige Quelle, Sacre Fonte, befindet sich heute unter der Kuppel der Basilika Caravaggio in einem 30m langen, mit Mosaiken geschmückten Korridor.

Nun ging es zur offiziellen Jubiläums-Feierstunde in ein Seitengebäude der Wallfahrtskirche. Zu Beginn bekam die A.E.C. eine Verdienstmedaille des italienischen Staatspräsidenten Giorgio Napolitano übersandt. Napolitano dankte aus **Anlass des 50-jährigen Bestehens der A.E.C.** der italienischen, aber auch den anderen europäischen Sektionen für ihre geleistete Arbeit.

Ursprünglich sollte diese Medaille vom Präfekten von Bergamo überreicht werden, dieser war jedoch verhindert. So erhielt der italienische A.E.C.-Präsident Francesco Tufano die Ehrung von Caravaggios Bürgermeister Giuseppe Prevedini überreicht. Tufano dankte mit den Worten: „Die Medaille ist eine Anerkennung, auf die die A.E.C. stolz sein kann.“

Herr Tufano und Herr Visconti haben Gianfranco Fini, dem Präsidenten der italienischen Abgeordnetenkammer, die Robert-Schumann-Plakette verliehen. Er hat als Vertreter Italiens an der europäischen Verfassung mitgearbeitet und so dankte man ihm für seinen Einsatz am Aufbau der Europäischen Gemeinschaft. Fini ließ dem Komitee seinen Dank und Grüße ausrichten.

Besonderer Dank und eine Auszeichnung wurden Abramo Castagna zuteil. Castagna, der in Caravaggio wohnt, wurde für seine Dienste als stellvertretender Schatzmeister im europäischen Gremium geehrt und erhielt eine Anerkennung des Staatspräsidenten.

Herr Persico bedankte sich bei allen Sektionspräsidenten und den europäischen Vorstandsmitgliedern für die 50-jährige Zusammenarbeit und überreichte ein kleines Präsent.

Danach ging es zum Jubiläums-Mittagessen, was man ohne Übertreibung so bezeichnen konnte. Krönender Abschluss war nach fast 4 Stunden der Anschnitt der großen Jubiläumstorte, die als Dessert gereicht wurde.

Anschließend wurden wir im Rathaus von Caravaggio vom zweiten Bürgermeister empfangen. Leider war der Raum für alle viel zu klein und so bekamen



*Herr Persico bedankte sich bei allen Sektionspräsidenten anlässlich des 50-jährigen Bestehens der A.E.C.*

nicht alle die Worte des Bürgermeisters mit. Er bedankte sich bei der italienischen Sektion für die Wahl von Caravaggio als Jubiläumsort und sprach anerkennend über die Arbeit der A.E.C. Auch hier ehrende Worte für Herrn Castagna, der in seinem Wohnort sehr anerkannt ist und man dankte ihm für seinen großen moralischen und zivilen Einsatz.

Schade war, dass wir nicht mehr über den Maler Michelangelo Merisi, bekannt als Caravaggio, zu hören bekamen. Immerhin wurde der Ort, in dem seine Eltern lebten, zu seinem Künstlernamen. Inhalt seiner Bilder waren meist kirchliche Motive. Der Künstler starb im Jahr 1610 und ist in Porto Ercole in der Toskana begraben.

Zurück im Hotel ließen wir den Abend gemütlich ausklingen.

Der Donnerstag stand ganz im Zeichen der Hauptstadt des Veneto, nämlich Venedig! Mit dem Bus fuhren wir nach Padua an den Bahnhof und stiegen dann um in einen Vorortzug bis zur Station San Lucia in Venedig. Hier gilt ein Auto- und Busfahrverbot, was zur Folge hat, dass man Waren und andere Dinge auf Karren durch Venedig transportiert. Nun hieß es Augen auf und nach unserem „Blümchen“

Chiara geschaut, die für uns gut sichtbar eine große, bunte Windradblume vor sich hertrug. Das war auch gut so, denn in den zum Teil sehr engen Gassen herrschte ein reges Kommen und Gehen. So ging es über viele kleine Brücken bis zur Ponte di Rialto, von den mehr als 400 Brücken Venedigs die wohl bekannteste. Um die beiden Ufer des Canal Grande zu verbinden, an denen sich das Handelszentrum der Stadt befand, wurde Ende des 16. Jahrhunderts als Ersatz für hölzerne Vorgänger die heutige Rialto Brücke errichtet. Sie war bis Mitte des 19. Jahrhunderts die einzige Möglichkeit, den Canal Grande zu Fuß zu überqueren.

Bis zum Treffpunkt am Markusplatz, dem einst größten Platz der Welt, war noch etwas Zeit und so konnte man persönliche Eindrücke der Lagunenstadt auf sich wirken lassen. Leider wurde an der Basilika San Marco gebaut, so dass einige Gebäudeteile eingerüstet oder verhüllt waren. Von einem Besuch der Kirche hielten uns die langen Warteschlangen ab und so begnügten wir uns mit der Außenansicht.

Zum Mittagessen wurden wir im Lokal OMNIBUS erwartet, ganz in der Nähe der Rialto Brücke. Auf drei Etagen verteilt, genossen wir das Essen sowie



## Reisebericht



den Ausblick auf den Canal Grande. Da es das Wetter besonders gut mit uns meinte (30°), beschlossen wir, mit dem Boot zum Bahnhof zurück zu fahren. So blieb dann noch etwas Zeit, in Bahnhofsnähe nach Souvenirs Ausschau zu halten oder noch einen Espresso zu trinken. Wieder in Padua angekommen, ging es zurück ins Hotel. Bei einem Glas Wein und einem Plausch mit unseren europäischen Freunden ging der Tag zu Ende.

Unser letzter Tag führte uns an und um den Gardasee, der 65m ü.M. liegt, 51 km lang und 17km breit ist. Die tiefste Seestelle misst 346m. Unser erster Anlaufpunkt war Sirmione, auch Perle des Gardasees genannt. Das wohl bekannteste Bauwerk des Ortes, die Wasserburg der Scaliger mit ihren Schwalbenschwanzspitzenzinnen, sahen wir schon von weitem. Dieses Castell wurde überwiegend als Kaserne verwendet und befindet sich am Eingang zur Altstadt. Bei einem gemütlichen Rundgang konnte man das Flair des Ortes genießen.

Nächster Halt war Borghetto, ein kleines Dorf aus nur wenigen, aber umso schöneren Häusern. Nicht zu übersehen war der Ponte Visconteo, ein quaderförmiger Koloss aus dem 14. Jahrhundert. Die Ruine wird in Verbindung mit einer Brücke zur Überquerung des Flusses Mincio genutzt. Auffällig waren auch die Wasserräder, der Mincio treibt hier eine kleine Wassermühle an.

Zum Mittagessen wurden wir in Bardolino erwartet, wohl allen bekannt durch den Wein, der in dieser Region wächst. Nach dem Essen war ein Spaziergang in den Ort mit Besuch der Kirche San Zeno vorgesehen. Doch ein kurzer, aber kräftiger Wirbelsturm sorgte über Mittag für reichlich Schäden an der Natur.

Mit Verspätung wegen der Aufräumarbeiten auf den Straßen, besuchten wir ein Weingut in der Nähe von Lazise. Seit über 40 Jahren wird hier Wein produziert, den wir später verkosten durften. Versorgt mit

Infos über die Herstellung ging es beschwingt nach Lazise, der einstmals ersten freien Kommune am Gardasee. Blickfang war auch hier das Scaligerkastell und die zinnengekrönte Stadtmauer. Bei einem Eis, einem Kaffee oder einem Blick in die romanische Kirche San Nicolo genoss jeder auf seine Art den Besuch in Lazise.

Eigentlich war noch ein Besuch in Peschiera del Garda geplant, doch unsere Verspätung ließ nicht mehr allzu viel Zeit. Und so entschlossen wir uns, zum Hotel zurück zu fahren und uns in Ruhe auf den Galaabend vorzubereiten.

Mit einem Glas Sekt wurden wir am Abend willkommen geheißen. Die Tische waren hübsch eingedeckt und die Speisekarte versprach ein opulentes Abschiedessen. Zur Überraschung aller hatte Herr Visconti einen Eisenbahnerchor



aus der Region Verona, den CORO VOCI DELLA FERRATA, für den Galaabend gewinnen können. Dieser Chor, der in diesem Jahr schon sein 40-jähriges Bestehen feierte, erfreute uns mit einem Repertoire seines Könnens.

Maurizio Bernardi, der Bürgermeister von Castelnovo del Garda, bedankte sich für die Ausrichtung der Europäischen Tage in dieser Region. Herr Bernardi überreichte als Dank kleine Münzen an die Sektionspräsidenten.

Nach dem vorzüglichen Abendessen, den Dankesreden, dem Austausch der Gastgeschenke und der Übergabe der Symbole an die nächste Sektion, konnte gegen 24 Uhr der gemütliche Teil folgen.

Leider begann zu dieser doch sehr fortgeschrittenen Abendstunde das Verabschieden, denn einige Teilnehmer mussten am nächsten Tag die Heimreise schon früh antreten.

Da wir erst gegen Mittag zum Flughafen mussten, konnten wir noch einmal das herrliche Frühstücksbuffet genießen und uns in Ruhe von allen verabschieden.





Die Jubiläumsveranstaltung in dieser Region Italiens war ein Erlebnis und jeder Ort, den wir besuchten, war die Reise wert! Auch das Ambiente des Hotels war sehr angenehm und lud zum Wohlfühlen ein.

Als Wermutstropfen war zu sehen, dass manche Informationen über die Ausflugsziele leider nicht in Deutsch oder wenigstens Englisch waren. Von Vorteil wäre auch nochmals ein Programmablauf der Woche für jeden Gast gewesen (nicht jeder hatte

das Programm aus der Schiene dabei). Vermisst haben wir leider auch die A.E.C.-Fahne. Sie wurde erst am Galaabend für kurze Zeit aufgehängt, um dann kurze Zeit später an die rumänische Sektion übergeben zu werden. Leider war auch die dazugehörige Laterne nicht dabei.

An die italienische Sektion GRAZIE MILLE für die Vorbereitung und Durchführung dieser gelungenen Veranstaltung mit 250 Personen im Jubiläumsjahr!

Elke Krämer

## Besondere Vorkommnisse: *keine*

### Geschichten am Rande von Dienstreisen

- Fortsetzung aus *Heft 1/2011* - Seite 8 -

#### **Koll tamahm, al hamdolellah (Alles in Ordnung, Gott sei Dank)**

Die Hedjaz - Eisenbahn ist eine Vorortbahn von Damaskus in Syrien. Sie verläuft in westlicher Richtung bis an die Grenze zum Libanon. WSSB erhielt Ende der 60er Jahre den Auftrag, diese etwa 40 km lange Strecke mit Signal- und Fernmeldetechnik auszurüsten. Unter dem Projektnamen "Damaskus-Katana-Railwayproject" wurden 8 Stationen mit Gleisbildtechnik modernisiert. Als WSSB Mitte der 70er Jahr Verhandlungen mit der Syrischen Staatsbahn (CFS) in Aleppo zur Modernisierung des gesamten Streckennetzes führte, trat eines Tages der Generaldirektor der Hedjazbahn an uns heran und fragte, ob wir nicht mal in den Stellwerken "seiner" Bahn vorbeischaun und den Zustand der Anlagen begutachten könnten.

Die Schaltanlagen, eine spezifischen Bauform "Syrien", machten einen ordentlichen Eindruck und arbeiteten zuverlässig. Aber, so sagte man uns, in einem Stellwerk würden die Weichen nicht umlaufen. Wir haben in der Innenanlage keine Unregelmäßigkeiten feststellen können, aber in der Außenanlage die Gleitstühle der Weichen total trocken vorgefunden. Wir haben sie geschmiert und danach liefen sie auch wieder um. Das Bedienungspersonal hatte unsere Bemühungen ganz ehrfurchtsvoll verfolgt. Ihr Abschlusskommentar lautete: "Alemanis much ketier!" (arabisch: die Deutschen sind eben schlau).

Das Herzstück einer Signalanlage ist der Relaisraum. Bei der Deutschen Reichsbahn wurden sie durch ein so genanntes "rotes Schloss" gegen das Betreten durch Unbefugte gesichert. Zutritt hatte nur ein Signalwerker, d.h. ein Mensch mit einem besonderen Befähigungsnachweis. In Syrien war das zunächst auch so.

In einem der aufgesuchten Stellwerke aber fanden wir den Relaisraum offen. Wir hatten natürlich den Bediener vorher gefragt, ob wir den Relaisraum

betreten dürfen. "Ajoua, mumkin." (arabisch: na klar). Und dann entdeckten wir in einer Wand ein Loch, so groß, dass man hindurch kriechen konnte. Durch dieses Loch führte eine Art Verlängerungskabel. Das Kabel steckte in einer Steckdose an der Stirnseite des Relaisgestells, die für Servicearbeiten in der Relaisanlage vorgesehen ist und führte nach draußen aufs freie Feld. Dort tuckerte eine Pumpe, die das Feld bewässerte. Als wir entsetzt ausriefen, "was ist denn das?", antwortete dieser unselige Bedienungsmensch: "Mister, koll tamahm, al hamdolellah." Für ihn war alles in Ordnung. Es war sein Feld und sein Strom.

#### **Unternehmen "Rehaug"**

Der Auftrag über die Modernisierung des Eisenbahnnetzes der Syrischen Staatsbahn (CFS) war ursprünglich von der politischen Führung Syriens an die Sowjetunion vergeben worden. Es waren 40 Bahnhöfe und 800 km Strecke mit Signal-, Fernmelde- und Starkstromtechnik auszurüsten. Zum Leistungsumfang gehörte auch der Bau der Stellwerksgebäude. Ein gewaltiges Projekt. Aber die Sowjets taten sich schwer. Sie konnten zwar liefern, wollten aber nicht montieren. Sie bildeten deshalb syrische Signalingenieure in Sprache und Technik in der Sowjetunion aus, damit sie selbst montieren konnten. Aber irgendwann wollten die Syrer nicht mehr, und das war die Chance für WSSB, in Syrien mit Signal- und Sicherungstechnik bei der Staatsbahn einzusteigen. Das DDR - Außenhandelsunternehmen Elektrotechnik war mit Energieverteilungsanlagen erfolgreich auf dem syrischen Markt und hatte die ersten Gespräche zwischen der Generaldirektion der CFS und WSSB vorbereitet. Der gute Wille für eine Zusammenarbeit war von Anfang an da, aber die Verständigung war zunächst schwierig. Die Syrer sprachen außer arabisch noch französisch und russisch, wir außer deutsch nur noch englisch. Wir hatten zwar in der Schule auch russisch lernen müssen, aber das reichte nicht für technisch-kommerzielle Verhandlungen. Also lief ganz am Anfang alles über eine hübsche syrische Dolmetscher-



## Besondere Vorkommnisse: *keine*

in. Wir hatten sie wegen ihrer braunen Augen "Rehaug" getauft, und "Rehaug" wurde auch das Codewort im internen Schriftverkehr. Ob sie unser Fachdeutsch immer richtig ins Arabische übersetzen konnte, war zu bezweifeln. Aber wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Fachvorträge und Gerätepräsentationen später sowie letztlich unsere Referenzprojekte in Ägypten, im Irak und bei der Hedjazbahn im Lande, überzeugten.

WSSB hat den Auftrag bekommen. Der Baustab wurde in Homs eingerichtet. Homs liegt im Zentrum des Streckennetzes, das in Ost/West - Richtung von Palmyra in der Wüste bis Tartous, der Hafenstadt am Mittelmeer und in Nord/Süd - Richtung von Aleppo, dem Anschluss an die Bagdadbahn bis Damaskus, der Landeshauptstadt, reicht.

Der Auftrag wurde in nur 6 Jahren Bauzeit realisiert.

## Regionalverband Hagen

### Tagesausflug zur Burg Vogelsang im Nationalpark Eifel am 12. April 2011

Die Fahrt begann am Busbahnhof Schwerte, der nächste Zustieg war am Hagener Hbf, Haus Deutscher Ring, dort nahmen wir die Gruppe „Hengsbach“ auf. Mit einem Bus der Firma TRD aus Dortmund fuhren wir an der AB-Auffahrt Volmarstein Richtung Köln/Euskirchen und später über die Bundesstraße 53937 Richtung Schleiden in die Eifel. Gegen 11:00 Uhr erreichten wir den seit 2004 bestehenden Nationalpark Eifel, in dem sich die Burg Vogelsang befindet.

Die ehemalige Ausbildungsstätte der Nationalsozialisten liegt hoch über dem Urftsee. Von hier oben bot sich ein weiter Blick über die unberührte Natur des Eifel Nationalparks. Im Besucherzentrum wurden wir in zwei Gruppen aufgeteilt und dann begann eine Führung von ca. 90 Min. durch das weiträumige Gelände. Ein starker Wind und peitschender Regen zwangen uns zum Unterstellen im ehem. „Adlerhof“. Mit dem Bau der Anlage nach Plänen des Architekten Clemens Klotz wurde im März 1934 begonnen. Sie wurde von den Nationalsozialisten zur Schulung ihrer zukünftigen politischen Führer errichtet. Bis zu 1000 Arbeiter waren nötig, um das riesige Areal für die terrassenförmige Bebauung herzurichten. Für die Unterbringung der 500 Lehrgangsteilnehmer - sogenannte „Ersatz-Führer“ - wurden Kameradschaftshäuser in den Hang gebaut. Für eine geplante Verdoppelung der Lehrgangsteilnehmer wurden weitere Wohneinheiten errichtet. Mit Beginn des 2. Weltkrieges 1939 wurde der Lehrbetrieb eingestellt. Ab 1941 erfolgte die Nutzung durch Adolf Hitler-Schulen, 1944 kam es zur Teilerstörung durch alliierte Luftangriffe. 1945 wurde das Gelände durch die US-Armee besetzt. Nach einer Nutzung als Truppenübungsplatz durch die Briten, erfolgte später eine Übergabe an das belgische Militär. Seit dem 1. Januar 2006 sind das Gelände und das denkmalgeschützte Ensemble für die Öffentlichkeit zugänglich. Mit der Besichtigung eines Kameradschaftshauses, der Burgschänke, die noch



im Original erhalten ist, und dem ehem. Krankenhaus beendeten wir den Rundgang im Besucherzentrum.

Gegen 13:00 Uhr fuhren wir weiter zur Abtei „Maria Wald“, wo uns zum Mittagessen „Eifeler Döppekuchen“ (Reibekuchenteig mit Mettwurst) serviert wurde. Später hörten wir von Pater Anselm einen Vortrag über die Geschichte des Klosters. Es ist das einzige Trappistenkloster in Deutschland. Bei dem Orden handelt es sich um eine strenge Auslegung des Zisterzienserordens, Beschauung und Sühne durch fortwährendes Stillschweigen und ausgedehntes liturgisches Gebet. Mit dem ersten Gebet „Vigil“ um 03:15 Uhr beginnt der Tag und endet um 19:15 Uhr mit der „Komplet“ (Abendgebet). Der Abtei gehören noch 11 Mönche an.

Im kleinen Klosterladen hatten wir dann Gelegenheit, den eigenen Klosterlikör sowie den „Trappisten-Abteitropfen“ zu probieren und zu erwerben. Der Verkauf sowie die Bewirtung von Besuchern kommen dem Kloster zugute, welches keinerlei Unterstützung erhält. Nach einem kurzen Rundgang durch die Klosterkirche und die Außengebäude traten wir gegen 16:00 Uhr die Heimreise nach Hagen und Schwerte an. Trotz des nasskalten Wetters war es wieder ein gelungener, harmonischer Tagesausflug.

Hans-Joachim Schober



### Eisenbahn Erlebnis Zentrum Lokschuppen Pasewalk

Die Mitglieder des Regionalverbandes Rostock gingen am 20.04.2011 auf Reisen, Ziel war die Kreisstadt Pasewalk. Pasewalk liegt unmittelbar an der A 20, gute Bahnverbindungen von Berlin, Stralsund und Lübeck / Rostock und Güstrow. Insgesamt 21 Freunde aus Rostock nutzten die guten Nahverkehrsverbindungen der Deutschen Bahn AG und fuhren mit einem Regionalexpress von Rostock Hbf über Stralsund nach Pasewalk. Natürlich wurde auch ein Mecklenburg / Vorpommern Ticket genutzt, das entspricht dann je Person einem Fahrpreis von 6,40 € für die Hin- und Rückfahrt, billiger geht's nicht mehr.

Bei Ankunft auf dem Bahnhof Pasewalk, gegen 11:30 Uhr, begrüßte uns ein alter, ortsansässiger Bahner, Herr Rudi Buchweitz, der bereits viele Jahre verantwortlich bei der Deutschen Reichsbahn (DR) und auch der Deutschen Bahn (DB), besonders im Bereich Pasewalk, gearbeitet hat. Herr Buchweitz begleitete uns den gesamten Tag in Pasewalk und zeigte sich auch als ein sehr kompetenter Stadtführer und Kenner der Pasewalker Eisenbahnanlagen und der Eisenbahngeschichte.

Der Bahnhof bietet gegenüber dem noch bekannten Bild aus Reichsbahnzeiten ein sehr klägliches Bild. Er ist nur noch als überdachter Haltepunkt für den Nahverkehr und in Ausnahmefällen auch für den Fernreiseverkehr erkennbar. Mit dem Vortrag von Herrn Buchweitz wurden Erinnerungen an einen bedeutungsvollen Reise- und Güterzugbahnhof wach. Hier gab es viele Güterwagenbehandlungen, Rangierdienstaufgaben und Güterzugbildungs- und Güterzugauf Lösungsaufgaben zu realisieren. Nahezu 1500 Eisenbahner aller Hauptdienstzweige der

DR waren hier beschäftigt. Für die heutigen Aufgaben im Nah- und Fernverkehr sind nur noch etwa 25-30 Eisenbahner im Einsatz. Sanierte Bahnsteige, Tunnel und Empfangsgebäude entsprechen dem heutigen Standard. Viele Dienstgebäude der ehemaligen DR, auch eines früheren Reichsbahnamtes, links und rechts des Bahnhofs, aber ganz besonders auf dem Weg in die Stadt, stehen leer und zerfallen.

Dieser, ein erster Eindruck wirkt für jeden Besucher der Stadt Pasewalk, der mit der DB hier ankommt, äußerst negativ. Erst auf dem Weg danach erscheint eine über 800 jährige Kreisstadt, die in den letzten 20 Jahren viele neue Gesichter bekommen hat.

Sanierte Häuser, historische Stadttore, neue Straßen und Plätze prägen ganz deutlich das Stadtbild von Pasewalk. Besonders ist Pasewalk auch bei den Fahrradfreunden beliebt, da es direkt an der Radfernlinie Berlin - Kopenhagen liegt und als Übernachtungsort sehr geeignet erscheint, auch vom Preis her.

Das Mittagessen nahmen wir in einem Griechischen Restaurant im Stadtzentrum ein. Aufenthalt, die Bewirtung und alle Speisen und Getränke waren lobenswert.

Nach dem Mittag gingen wir zu Fuß unserem eigentlichen Ziel, dem **Eisenbahn Erlebnis Zentrum - Lokschuppen Pasewalk** entgegen.

Der Vorsitzende des „Lokschuppen Pomerania e.V.“, Herr Görl, empfing uns am Eingang. Das „Eisenbahn Erlebnis Zentrum - Lokschuppen Pasewalk“ ist ein Anlaufpunkt für erlebnisreiche Eisenbahngeschichte und günstige Aufenthalts- und Übernachtungsmöglichkeiten in Vorpommern. Auch für Kinder bietet der Lokschuppen vielfältige Aufenthalts-, Spiel- und Lernerlebnisse.





## RV Rostock

Im einzelnen ist u.a. zu erleben:

- Der im Jahr 2000 aufwendig restaurierte Wasserturm, der heute eine umfangreiche Ausstellung von Fernmelde- und Nachrichtentechnik der DR enthält.
- Viele Schienenfahrzeuge, wie Sonderwagen der DDR - Regierung und der DDR - Ministerien, Technik, Modelle und eine Menge Spaß rund um das Thema Eisenbahn werden geboten.
- Eine Drehscheibe mit einem Nostalgiewagen ist im „Dreh“ zu sehen.
- Vom Schienenmesswagen bis zur Rangierlok, es gibt fast nichts, was es nicht gibt.
- Ob großer „Schuppen“ oder Clubraum, für jede Art und Größe von Veranstaltungen sind die passenden Räumlichkeiten vorhanden.
- Umgebaute Wohnwagen enthalten eine liebevoll gestaltete Modelleisenbahnanlage.
- Sogar der Sport kommt hier nicht zu kurz, die Draisine „Gulliver“ und der Kletterturm warten auf eine Nutzung.
- Eine Herberge auf Rädern verfügt über 60 Betten in vier Schlafwagen. Die Ergänzung mit Disco-, Speise- und Konferenzwagen ergibt ein einmaliges Übernachtungserlebnis. Für eine Person mit Frühstück und Bett- / Handwäsche ist nur 22,00 €, und ab dem 2. Tag sogar nur 20,00 € zu bezahlen. Tagesverpflegungen können vereinbart werden.
- Auf dem Spielplatz können die Kleinen toben, während ein Grillplatz für das leibliche Wohl sorgt.

Das Eisenbahn Erlebnis Zentrum wird vom „Lokschuppen Pomerania e.V.“ bewirtschaftet und sehr fachkundig betreut. Wenige Hobbyeisenbahner, Fans der Eisenbahngeschichte und Beschützer von historischen Werten der Eisenbahn unternehmen hier im Verein sehr große Anstrengungen zur Erhal-

tung dieses äußerst wertvollen Standortes. Jeder Besucher ist sehr herzlich willkommen und erfährt eine sehr liebevolle Betreuung und Bewirtung. Da gibt es auch hausgebackenen Kuchen und viele andere Köstlichkeiten bis zum Grillbraten.

Bewundernswert ist der Optimismus aller Vereinsmitglieder. Viele Möglichkeiten können mangels kommunaler Unterstützung nicht voll ausgeschöpft werden. Ein klares Bekenntnis der Stadt mit seinem Bürgermeister, einem wohl eher sparsamen Schwaben, zum historisch wertvollen Eisenbahn Erlebnis Zentrum und aktive Unterstützung sowohl materiell als auch finanziell könnten hier Sicherheit für Gegenwart und Zukunft schaffen. Die vielfältigen Möglichkeiten der Vereinsmitglieder, die eine bewundernswerte Einsatzbereitschaft zeigen, haben ihre Grenzen erreicht. Ohne baldige spürbare Hilfe und Unterstützung ist dieser Standort schon bald in Gefahr.

An alle Eisenbahnfreunde, jung oder alt, Seniorenvereine, Schulklassen und andere Gruppenreisende geht von hier aus der Aufruf, diesen historisch wertvollen Standort zu besuchen. Mit vielen Besuchern und mit aktiver Unterstützung der Kommune wird es dieses Reiseziel noch lange geben. Auch der Eintritt von 3,50 € ist sein Preis absolut wert.

Die Öffnungszeiten sind in der Zeit vom 15. April bis zum 15. Oktober des Jahres täglich von 10 - 18 Uhr. Zu erreichen ist der Lokschuppen unter der Telefonnummer 03973 / 216326. Die Postanschrift lautet: Lokschuppen Pomerania e.V. Speicherstr.14, 17309 Pasewalk; E-Mail: lokschuppen@pomeralia.net, weitere Informationen im Internet: www.lokschuppen-pomerania.de.

Manfred Köster, RV-Vorsitzender

## Vereinsnachrichten

### **A.E.C.-Stammtisch München Berichtenswertes aus München**

Anlässlich der Mitgliederversammlung des Ortsverbandes Nürnberg zum Küren eines Vorsitzenden kam die Idee auf, eine der ältesten Bratwurstküchen in Nürnberg zu besuchen. Einen Termin fanden Mitglieder der A.E.C. schnell und auch die Bestellung von Plätzen in der vorgenannten Gaststätte erledigten sie.

Eine E-Mail, geschrieben von einer der Stammtischleiterinnen, weckte das Interesse an einem gemeinsamen Tag in Nürnberg. Es berichtete eine der beiden Stammtischleiterinnen:

### **Besuch in Nürnberg:**

Am 14. Mai 2011 wurde eine fröhliche Truppe aus München von den Mitgliedern des Ortsverbandes Nürnberg am Hauptbahnhof Nürnberg in Empfang genommen.

Damit wir für den geplanten Stadtbummel bei Kräften waren, stärkten wir uns erst in der historischen Bratwurst-Küche „Zum goldenen Stern“. Das älteste Bratwurstlokal der Welt! Es besteht seit dem Jahr 1419! Uns schmeckte es köstlich.

Während des gemeinsamen Mittagessens zeichnete Manfred Schampel zwei Gäste, Frau Gudrun Meisetschläger und Herrn Werner Boß, für 25 Jahre



## Vereinsnachrichten

[www.A-E-C.net](http://www.A-E-C.net)

**Unsere Homepage ist aktuell überarbeitet -- reinschauen lohnt sich!**

### Association Européenne des Cheminots

**A.E.C.**

### Europäische Vereinigung der Eisenbahner

World association with a consultative relationship with the UN and  
ECOSOC  
Association mondiale ayant un statut consultatif auprès de l'ONU et de l'  
ECOSOC



Homepage der A.E.C. mit Informationen über Veranstaltungen, Termine und Personen.

Eisenbahner treffen Eisenbahner - von überall in Europa - irgendwo in Europa.  
Lernen Sie Eisenbahner kennen - erleben Sie Europa! - Besuchen Sie unsere "Europäischen Tage": Wir zeigen Ihnen 'unser'  
Europa der Eisenbahner.



### [Sitemap / Inhalte unserer Seite](#)

[Aktuelle Termine, Veranstaltungen, Programme, Berichte](#)

Mitgliedschaft mit der silbernen Ehrennadel und Urkunde aus. Ein Treue-Dank der A.E.C.

Nach dem Essen teilte sich die Gruppe. Einige machten sich auf den Weg zur Burg mit den Katakomben, um etwas von der geschichtlichen Seite Nürnbergs zu sehen.

Die anderen machten einen Besuch auf dem „Trenpelmarkt“ (Flohmarkt), der zufällig in der gesamten Altstadt stattfand. Die Sammler unter uns begaben sich auf Raritätensuche.

Kurz vor der Rückfahrt wurde noch frischer fränkischer Spargel gekauft bei einer sympathischen Bauersfrau.

Und so war am nächsten Tag die Erinnerung an diesen schönen Ausflug verbunden mit dem Genuss des gesunden Gemüses.

Das Treffen hat großen Spaß gemacht und ein Wiedersehen wird von Lotte und Brigitta in München geplant.

Herzliche Grüße

Brigitta Niedermeier

### Delegiertentag 2011

Am 30. April 2011 fand der Delegiertentag 2011 der A.E.C.-Sektion Deutschland in Frankfurt (Main)-Nied statt.

Von 20 stimmberechtigten Delegierten waren 18 Delegierte anwesend. Auf der Tagesordnung stand unter anderem die Wahl des Geschäftsführenden Vorstandes. Folgende Mitglieder wurden in den Vorstand gewählt:

Präsident:	Manfred Schampel
Vizepräsident:	Jörg Breier
Generalsekretär:	Hans Kasperzak
Stv. Generalsekretär:	Reinhold Altendorf
Schatzmeister:	Josef Temmen
Stv. Schatzmeisterin:	Marita Kynast-Kohl
Beisitzer:	Reinhold Bracht

Die Anschriften des neu gewählten Geschäftsführenden Vorstandes sind auf der nachfolgenden Seite 15 angegeben.

Horst-Gerd Vanselow



# Vereinsnachrichten

## Besondere Geburtstage im 3. Quartal 2011

### Zum 92. Geburtstag

Heeßel, Ruth 21255 Wistedt

### Zum 89. Geburtstag

Fandler, Dorothea 57629 Steinebach

### Zum 87. Geburtstag

Schreckenberg, Helmut 58097 Hagen

### Zum 85. Geburtstag

Stremmer, Gertrud 58099 Hagen

### Zum 84. Geburtstag

Bünger, Erna 19322 Wittenberge

### Zum 81. Geburtstag

Hülstede, Heinz 58099 Hagen  
Boß, Werner 90607 Rückersdorf  
Willems, Marcel 4710 Herbesthal-Lontzen  
Bensing, Friederike 63755 Alzenau

### Zum 75. Geburtstag

Müller, Ewold 58093 Hagen  
Kreuder, Otto 90475 Nürnberg

### Zum 70. Geburtstag

Fieckelscher, Edgar-Karl 69181 Leimen  
Karl, Wolfgang 21039 Hamburg  
Schliecker, Gerhard 21220 Seevetal  
Wuttke, Rainer 18059 Rostock  
Hubert, Hans-Peter 77836 Rheinmünster  
Kasel, Günter 19322 Wittenberge  
Förster, Waltraud 60596 Frankfurt/M

### Zum 65. Geburtstag

Zado, Dietmar 19322 Wittenberge  
Weinhold, Ulrich 58099 Hagen

### Zum 60. Geburtstag

Weider, Martin 58135 Hagen  
Fröder, Hans-Joachim 65203 Wiesbaden-Biebrich  
Ott, Werner 97342 Obernbreit  
Hengsbach, Zdenka 58095 Hagen  
Rückert, Reinhard 58285 Gevelsberg  
Kurzmann, Werner 19322 Wittenberge  
Kuhn, Erich-Andreas 58097 Hagen

## Herzlichen Glückwunsch !

---

## Regelmäßige A.E.C.-Treffs

**Regionalverband Dresden:** Treffen alle zwei Monate, und zwar jeden 2. Mittwoch im Monat ab 18.00 Uhr im Papagei

**Regionalverband Frankfurt:** Stammtisch jeden 2. Montag im Monat ab 17.00 Uhr im Restaurant "Zum Jordan", Westerbachstraße 7 (S-Bahn-Station F-Rödelheim), Kegeln: Di. alle 14 Tage um 17.00 Uhr auf der Niddakampfbahn, Oeserstr. (S-Bahn-Station F-Nied)

**Regionalverband Hagen:** Treffen im Gemeindehaus St.Josef, Schmale Straße 18 in Hagen, dienstags (wird durch Einladung und Aushang jeweils bekannt gegeben), Nachfrage unter Tel. 02304-21594 oder 02331-6253221

**Regionalverband Rostock:** Clubnachmittage jeden 2. Mittwoch im Monat ab 15.00 Uhr in der Goethestrasse 8, Clubadresse: Goethestrasse 8, 18055 Rostock, Stiftung Bahn Sozialwerk

**Ortsverband Nürnberg:** Stammtisch im "Mediterrano" im Empfangsgebäude des Hbf Nürnberg jeden 1. Mittwoch im Monat ab 16.00 Uhr

**Ortsverband Ludwigslust:** Kegeln in der Sporthalle in Ludwigslust alle 4 Wochen (freitags) 19.00-21.00 Uhr



# Vorstände

## Geschäftsführender Vorstand:

Juristische A.E.C. Sektion Deutschland \*)  
Vereinsanschrift: vertreten durch: Schampel, Manfred

Präsident, zudem zuständig für Mitgliederbetreuung:  
Schampel, Manfred  
privat: Eichenwald 21, D-90574 Roßtal;  
Tel: 09127-95743 oder -570534  
E-Mail: m.schampel@gmx.net

Vizepräsident: Breier, Jörg  
privat: Im Speitel 11, D-76229 Karlsruhe;  
Tel: 0721-9483770  
Mobil: +49(160)8460045 bzw. 0160 8460045  
E-Mail: joergbreier@web.de

Generalsekretär: Kasperzak, Hans  
privat: Bertolt-Brecht-Str. 2, D-18106 Rostock;  
Tel: 0381-715447  
E-Mail: hanskasperzak@alice-dsl.net

Stellv. Generalsekretär und Redakteur Schiene Europas:  
Altendorf, Reinhold  
privat: Zeppelinallee 85, D-60487 Frankfurt am Main;  
Tel: 069 -77 23 20  
E-Mail: marealdo@web.de

Schatzmeister: Temmen, Josef  
privat: Gochelgasse 14a, D-18069 Sievershagen;  
Tel: 0381-7688381  
E-Mail: josef.temmen@googlemail.com

Stellv. Schatzmeisterin: Kynast-Kohl, Marita  
privat: Finkenstraße 8; D-31698 Lindhorst;  
Tel: 05725-6708  
E-Mail: kynast-kohl@t-online.de  
dienstl. Deutsche Bahn AG, AFP1-W,  
Herrenstr. 3-5, D-30159 Hannover,  
Tel: 0511-286-7608, ARCOR 933-7608

Beisitzer: Bracht, Reinhold  
privat: Dresdener Straße 16, D-06132 Halle (Saale);  
Tel: 0345-7767930  
E-Mail: bracht.r@t-online.de

## Ehrenpräsidenten:

Ehrenpräsident: Schote, Lothar  
privat: Am Huhlichen 7; D-55130 Mainz;  
Tel: 06131-834271  
E-Mail: lothar-schote@versanet.de

Ehrenpräsident und Europäischer Ehrengeneralsekretär  
Schampel, Manfred (siehe oben)

Ehrenpräsident: Wirsing, Eugen  
privat: Lilienweg 87, D-61381 Friedrichsdorf;  
Tel: 06172-72982,  
E-Mail: eugen.wirsing@web.de

E-Mail Zeitung: [SCHIENE.EUROPAS@GMX.DE](mailto:SCHIENE.EUROPAS@GMX.DE)

\*) Internet: [www.A-E-C.net](http://www.A-E-C.net)

Ehrenpräsident und Stellv. Generalsekretär im Europ. Vor-  
stand der A.E.C. Vanselow, Horst-Gerd  
privat: Eppens-Allee 16, D-21423 Winsen/Luhe;  
Tel: 04171-690358  
Mobil: +49(152)29797759 bzw. 0152-29797759  
E-Mail: [h\\_g\\_vanselow@t-online.de](mailto:h_g_vanselow@t-online.de)

Ehrenpräsident: Gellekum, Robert  
privat: St.Benedikt-Str. 23, D-85716 Unterschleißheim;  
Tel.: 089-31605851  
Mobil: +49(160)5042658 bzw. 0160 5042658  
E-Mail: [rgellekuming-consult@t-online.de](mailto:rgellekuming-consult@t-online.de)

## Vorsitzende der Regionalverbände:

Dresden: Rockoff, Jens  
privat: Adenauerstraße 9, D-82178 Puchheim  
Tel: 089-80072493  
E-Mail: [jensrockoff@t-online.de](mailto:jensrockoff@t-online.de)  
Mobil: 0160 - 99730405

Frankfurt: Krämer, Hans-Jürgen  
privat: Passavantstr. 40, D-60596 Frankfurt am Main;  
Tel: 069-635348  
Mobil: 0171-8535571  
E-Mail: [hansjkraemer@yahoo.de](mailto:hansjkraemer@yahoo.de)

Hagen: Hengsbach, Wolfgang  
privat: Lützwowstraße 74a, D-58095 Hagen;  
Tel: 02331-6253221  
E-Mail: [wolfganghengsbach@arcor.de](mailto:wolfganghengsbach@arcor.de)  
[www.A.E.C.-Regionalverband-hagen.de](http://www.A.E.C.-Regionalverband-hagen.de)

Hamburg: Roth, Jürgen  
privat: Zum Düwelshöpen 15, D-21255 Wistedt;  
Tel: 04182-8183  
Mobil: 0176 966 198 81  
E-Mail: [roth\\_juergen2001@yahoo.de](mailto:roth_juergen2001@yahoo.de)

Rostock: Köster, Manfred  
privat: Richtenberger Str. 25, D-18109 Rostock;  
Tel: 0381-7956130

Wittenberge: Klinkradt, Wilfried  
privat: Rabensteig 1, D-19322 Wittenberge;  
Tel: 03877-66465  
E-Mail: [wklinki@web.de](mailto:wklinki@web.de)

## Vorsitzende der Ortsverbände:

Berlin: Märtins, Mario  
privat: Demminer Straße 11 A, D-13059 Berlin;  
Tel: 030-92408101  
Mobil: 0172-3819664  
E-Mail: [mariomae@hotmail.de](mailto:mariomae@hotmail.de)

Ludwigslust: Nelius, Jürgen  
privat: Große Bergstraße 1, D-19288 Ludwigslust;  
Tel: 03874-49735  
E-Mail: [jensnelius@t-online.de](mailto:jensnelius@t-online.de)

Nürnberg: Rödel, Frank  
privat: Georg-Hennch-Str.4, D-90431 Nürnberg;  
Tel: 0911-3150445,  
E-Mail: [f.roedel@t-online.de](mailto:f.roedel@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 2,95 Euro (incl. Porto)**  
**Bezug über die Redaktion oder jeden Regional-/Ortsverband**