



Britische Sektion

Newsletter

Vol.27 No.2

Dezember 2022

† Janis Petersons

Europäischer Verband des Eisenbahnpersonals

Europäischer Verband der Eisenbahner (AISBL)

Internationale Vereinigung (AR 4.2.1985)

Internationale Nichtregierungsorganisation mit Beraterstatus beim

Europarat (6.4.1977)

Internationale Nichtregierungsorganisation mit Konsultativstatus bei der UN

**(Beschluss E/ 2002/ vom 22.07.2002) und Mitglied des Wirtschafts-
und Sozialrats der Vereinten Nationen (ECOSOC)**

Eingetragene Adresse: AEC (AISBL), 25 Square de Meeus, 1000 Brüssel, Belgien

AEC EUROPEAN BUREAU – gewählt auf der Generalversammlung in Sofia (BL), Mai 2022.

Europäischer Präsident: Dr. Giuseppe Cirillo (I)

Vizepräsident: Nicolae Dutu (RO).

Europasekretärin: Malgorzata (Margaret) Boczek-Kwaczynska (PL).

Stellvertretender Sekretär: Xosé Carlos Fernández Diaz (ES)

Schatzmeister: Jacques Matter (F). Stellvertretender Schatzmeister: Luc van Mele (B)

Europäischer Ehrenpräsident: Philip Worsfold, B.Sc., C.Eng., MICE, FPWI (GB)

Tel: +44(0)1884 821 805 E-Mail: wors@8bwhi.eclipse.co.uk Alternative E-

Mail für Gmail-Nutzer: europex16@outlook.com

AEC BRITISH SECTION COMMITTEE Die

Jahreshauptversammlung für 2022 fand am 7. April in Bournemouth statt. Die bestehenden Amtsträger und das Komitee wurden wiedergewählt, mit Ausnahme der Position des Vizepräsidenten. Als Zeichen unseres Respekts wurde unser geliebter Patrick Rigby auf Dauer zum Vizepräsidenten der Ehre ernannt. Mit großer Trauer haben wir auch den Tod unseres ehemaligen Präsidenten Theo Steel zur Kenntnis genommen.

Ehrenpräsident: Colin

Charman, ehemaliger

Betriebsleiter Eurostar Engineering

Centre.

Präsident:

Bob Clark,

Tel: +44(0)1202 462 912 (privat). +44 (0)7941 069 018 (mobil); E-Mail:

euroscottie@gmx.co.uk

Vizepräsident der Ehre in Ewigkeit.:

Der verstorbene Patrick Rigby,

Sekretärin und Webmaster:

Jenny Worsfold, Tel: +44

(0)1884 821 805 E-Mail:

jenworsfold@tiscali.co.uk

Stellvertretender Sekretär:

Peter Davies, Tel:

+44(0) 1767 317 683; E-Mail:

peter@24foxglove.co.uk

Schatzmeister, Mitgliedersekretär und Rekrutierungsbeauftragter:

Nigel Hyde,

Tel: +44(0)1484 400 646; Mobil: +44(0)7484 810 735 E-Mail:

nigel.hyde6@btinternet.com

Rechnungsprüfer:

Colin Charman,

Der Newsletter der britischen Sektion wird von einem kleinen Team unter der Leitung von Philip Worsfold produziert, der die Nicht-Komitee-Rolle des Herausgebers und Übersetzers erfüllt

NEWSLETTER DER BRITISCHEN SEKTION DER AEC, Vol. 3, No. 27 Nr.
2 Dezember 2022

Die Liste der Ausschussmitglieder befindet sich auf Seite 2.

Inhalt (bis Ende) Editorial	Seite 4
Erinnerungen	Seite 4
Rekrutierung	Seite 4
Der Platz des Präsidenten	Seite 5
Menschen – † Janis Petersons	Seite 6
Transport- und Reisenachrichten	Seite 6
Rail Baltica .	Seite 6
Europäische Kommission für die Ukraine und Moldawien	Seite 7
Normalspur in die Ukraine und nach Moldawien	Seite 7
Eisenbahnverbindung Ukraine – Rumänien wiedereröffnet Seite 8	Rumänien
rehabilitiert Eisenbahnverbindungen in die Ukraine	Seite 8
Eisenbahnverbindung Ukraine – Moldawien vorzeitig wieder aufgenommen Seite 8 Brétigny (F) Rail Crash Trial.	
	Seite 8
Europäische Tage und andere	Seite 9
Veranstaltungen Programm für Europäische Tage in Portugal.	Seite 9
Abenteuer (Teil 1) Die Reise nach Nizza.	Seite 11
Die jüngsten Ereignisse...	Seite 13
Entdeckung von Nizza 18. – 24. September.	Seite 13
Wochenendbesuch in Brüssel	Seite 14
Und was noch kommen wird	Seite 14
Monatliche Wiedervereinigungen	Seite 14
Besuche Verein Krawatten und	Seite 15
Abzeichen CILT Railway Study	Seite 15
Forum Young Buffers Association	Seite 15
REPTA FEANDC Und für die	Seite 15
Zukunft???	Seite 15
	Seite 15
	Seite 15
	Seite 15
Zusammenfassung der Ereignisse	Seite 16

Der E-Mail-Ausgabe dieses Newsletters ist ein Mitgliedsantragsformular / DSGVO-Erklärung beigelegt.

Die europäische Webseite ist unter: <http://www.AEC.net> (gehostet von der deutschen Sektion)
AEC Lettland ist unter www.ldzb.lv/aec/lv/

zu finden. Die aecitalia-Website ist nicht als Repräsentant der offiziellen italienischen Sektion der AEC anerkannt.

Vito Visconti ist kein Mitglied der AEC mehr.

Die Website der französischen Sektion wurde neu eingerichtet unter:

<http://aec-france.pagesperso-orange.fr/> Die Website der

britischen Sektion ist verfügbar unter <http://www.aec-europe.co.uk> Die Facebook-Seite der
britischen Sektion ist geschlossen.

Der Newsletter der britischen Sektion ist auch online auf der europäischen Website und auf der Website der
britischen Sektion erhältlich.

Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, um allen unseren Lesern weit und breit ein frohes und friedliches Weihnachtsfest zu wünschen.

EDITORIAL

Diese Ausgabe ist etwas verspätet, um einen Bericht über den Besuch in Brüssel beizufügen.

Wir leben in den seltsamsten Zeiten. Das Vereinigte Königreich hat seit unserer letzten Ausgabe die Aktionen von zwei Monarchen und drei Premierministern erlebt. Für viele wird der Tod von Königin Elizabeth II. und die Thronbesteigung von König Karl III. eine merkwürdige Veränderung dargestellt haben, denn es gibt nicht mehr viele von uns, die sich daran erinnern können, wann unser Land zuletzt einen König hatte. Unsere verstorbene Königin war ein Symbol der Stabilität in einer sich verändernden Welt, da sie länger regierte als jeder andere Monarch vor ihr. Sie hat unsere Monarchie durch unruhige Gewässer geführt. Hoffen wir, dass ihr Sohn dasselbe tun kann, und wünschen ihm alles Gute.

In jüngerer Zeit scheint sich unsere Regierung aufgrund ihrer Unfähigkeit im Umgang mit Krisen und des internen Gezänks und Machtgerangels innerhalb der konservativen Partei, deren Parlamentsabgeordnete mehr darauf bedacht zu sein scheinen, ihre eigenen Positionen zu wahren, als auf das Wohlergehen zu achten, ein unruhiges Fahrwasser geschaffen zu haben von unserem Land. Es ist wieder zum kranken Mann Europas geworden, wenn auch und zu einem großen Teil, weil es jetzt außerhalb der Europäischen Union ist. Eine Drehtür wäre nützlich gewesen, um dem Kommen und Gehen der Ministerpräsidenten Rechnung zu tragen. Ein kürzlicher Besuch in Frankreich, der sich als einfacher als erwartet herausstellte, machte deutlich, wie viel besser in Frankreich um die Dinge gekümmert wird als im strengen Großbritannien. Aber natürlich zahlen sie mehr Steuern und die Steuerlast wird gerechter angewendet, verwaltet und verteilt. Es ist eine Schande, dass unser Gesundheitssystem aufgrund fehlender Mittel und Ressourcen zusammenbricht und dass die Zahl der Lebensmittelbanken zunimmt und von der Nachfrage in einem Land überwältigt wird, das die fünftreichste Wirtschaft der Welt beansprucht. All die schlimmsten Vorhersagen über die Auswirkungen des Brexits, die damals als Panikmache von den „Überresten“ verspottet wurden, kommen nach Hause, um sich niederzulassen. Mit großer Trauer melden wir auch den Tod des Gründers der lettischen Sektion der AEC im Jahr 1998, Janis Petersons, der unter immer schwierigeren Umständen unermüdlich daran arbeitete, eine Sektion in seinem Heimatland aufrechtzuerhalten.

Es ist auch eine traurige Tatsache, dass viele unserer eigenen Mitglieder jetzt den Punkt erreichen, an dem das Reisen schwierig wird und infolgedessen die Teilnahme an unseren Treffen zurückgegangen ist. Die jüngsten Bahnstreiks – ein Hinweis auf die schlechte wirtschaftliche Lage unseres Landes – haben auch zur Absage dieser Veranstaltungen geführt. Es ist interessant festzustellen, dass bei weitem die Mehrheit der reisenden Öffentlichkeit Sympathie für den Fall der Eisenbahner zum Ausdruck gebracht hat. Unsere lange Wochenendreise nach Brüssel wird uns Gelegenheit geben, das weitere Vorgehen zu besprechen. Wir hatten bewusst darauf verzichtet, im Dezember eine Reunion zu organisieren, weil so viele Leute auf das Weihnachtessen bedacht zu sein scheinen; Daher setzen wir die Wiedervereinigungen im Januar und Februar 2023 vorerst aus und hoffen, für den Frühling etwas Neues präsentieren zu können. Achten Sie auf Einzelheiten im Newsletter vom März 2023 – oder möglicherweise in einem früheren Newsflash, wenn wir kurz vor dem Veröffentlichungsdatum etwas organisieren. Ich hoffe nur, dass wir etwas Sinnvolles und Positives auf die Beine stellen können.

Erinnerungen.

Nochmals eine Erinnerung daran, dass die Website der britischen Sektion unter www.aec-europe.co.uk online ist. Sie wird eine Quelle aktueller Informationen sein, also nutzen Sie sie bitte regelmäßig. Jenny Worsfold ist die Webmasterin und das Material zum Einfügen sollte ihr als E-Mail-Anhang zugesandt werden.

Rekrutierung

Nigel Hyde wurde als Schatzmeister und Mitgliedschaftssekretär sowie als Rekrutierungsbeauftragter wiedergewählt. Alle Ideen, die Sie haben, sollten durch ihn geleitet werden. Alle Anfragen zur Mitgliedschaft sind an Nigel Hyde zu richten. Bitte Telefonnummer und E-Mail-Adressen auf Seite 2 notieren.

DER PRÄSIDENTEN-SLOT.

Bob Clark

Was umhergeht, kommt herum (oder so sagt man); vielleicht tut es das, aber wer weiß?

Die sich wiederholende Geschichte kann wahrscheinlich den Beweisen standhalten, wenn wir Dinge betrachten, die sich scheinbar immer wieder ereignen, immer wieder geschehen Ereignisse und die Welt ist mit Chaos und Katastrophen konfrontiert, die durch Eroberung, Krieg, Hunger und Tod verursacht werden, wie sie normalerweise genannt werden als die vier Reiter der Apokalypse. Oft verursachen die ersten beiden die zweiten beiden [aber manchmal erinnert uns die Natur daran, dass die Welt allen Arten gehört und Hunger und Tod folgen. Auch die Menschheit hat eine Menge zu verantworten, da die Gier nach Territorien und Ressourcen Krieg verursacht, der Tod verursacht, gefolgt von Hungersnöten und Pest. Unfälle passieren und Leben geht verloren, aber irgendwie überleben wir, um zu leben und zu gedeihen. Während wir große technologische und wissenschaftliche Fortschritte machen, die den Lebensstandard einiger erheblich verbessern; aber nicht die gesamte Menschheit hat die gleichen Fortschritte gemacht, die zu Bezeichnungen der „entwickelten“ und „dritten“ Welt geführt haben, wenn man heute über die Welt spricht. Angesichts der massiven Fortschritte in der Kommunikation heutzutage ist es kaum zu glauben, dass bis vor 200 Jahren das Reisen über eine beliebige Entfernung nur etwas für die Reichen war und alle anderen innerhalb der Dorfgrenzen gingen oder blieben. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die Welt zu einem anderen Ort und die erzielten Fortschritte führten zu unserer fortschrittlichen Lebensweise von heute. Krieg und „Stammesrivalität“ zerrissen die Welt zwischen den stärksten nationalen Stämmen. In den 1800er Jahren begannen sich die Eisenbahnen zu entwickeln und zu wachsen, um das Reisen für alle zu revolutionieren; und Dörfer wuchsen zu Städten, die zu Städten wuchsen. Unsere europäische Heimat war ein Sammelsurium kleiner Herzogtümer und Königreiche. „Großbritannien & Irland“ war 1822 erst 21 Jahre alt und wurde von Georg IV. regiert, der auch König von Hannover war. Sein Vater Georg III. verlor die 13 Kolonien in Nordamerika. Es gab kein Deutschland, Italien oder andere europäische Länder, wie wir sie heute kennen; und Frankreich war eine Republik / ein Reich, dann wieder ein Königreich, nachdem es jahrelang eine Republik war (eine von vielen, die noch kommen werden). Die Revolution war nie weit vom königlichen Gedanken entfernt, und der rasche Fortschritt der Industrialisierung wäre nicht möglich gewesen, wenn die Regierungen und andere Körperschaften nicht die Eisenbahnen gebaut hätten. 1837 übernahm einer der am längsten regierenden Monarchen die Herrschaft über ein expandierendes (britisches) Imperium, das mit anderen Imperien konkurrierte und gleichzeitig viele königliche Haushalte in Europa propagierte. Dies stoppte die Rivalität in Europa nicht, da jedes Imperium darum eilte, die Expansion der anderen zu übertreffen. Krankheiten forderten ebenso viele Menschenleben wie Kriege, von denen einige die Landkarte veränderten, als die historischen Großreiche in ihre sterbenden Tage eintraten, als die neue Weltordnung begann, sich zu erheben. Das 20. Jahrhundert brachte weitere Fortschritte. Als die Herrschaft der alten Königin Krieg und Krankheit forderten immer noch das Leben junger Menschen, während der Kampf in Europa tobte. 1916 befand sich Irland in einem Unabhängigkeitskampf; 1917 brachte die Revolution in Russland. 1918 endete der 1. Weltkrieg und das Ende des österreichisch-ungarischen und des osmanischen Reiches. Die Spanische Grippe wütete in ganz Europa und forderte viele Lieben in einer wirklich schrecklichen Pandemie, die 1922-24 verblasste. Die Inflation verursachte vielen Menschen Not und ein Finanzcrash in den USA hallte auf der ganzen Welt wider und führte zu Hungersnöten, Hunger und Elend für Millionen. Monarchen kamen und gingen; Faschistische Kräfte erhoben sich und übernahmen in einigen Ländern die Macht, was zum Zweiten Weltkrieg führte, und die Karten änderten sich erneut. Die Mitte des 20. Jahrhunderts brachte mehr Schrecken mit sich, als sich irgendjemand hätte vorstellen können. Die 1940er Jahre waren zwar die schlimmsten aller Zeiten, kündigten aber auch bessere Dinge an, die Verstaatlichung (Großbritannien und Nordirland später als andere Systeme) der Eisenbahnen, ein nationaler Gesundheitsdienst, der am Verwendungsort kostenlos ist ((UK). Große Fortschritte wurden erzielt in In den 1950er Jahren, als technologische und wissenschaftliche Forschung dazu führte, dass Gesundheitsprobleme heilbar oder ausgerottet wurden, wird in diesem Jahrzehnt eine weitere junge Prinzessin Königin, die für die verbleibenden Ja Auch Europa hat sich verändert und verändert sich noch. Der Fall des Kommunismus brachte den osteuropäischen Nationen mehr Bewegungsfreiheit, und das Ende des Kalten Krieges verbesserte den Lebensstandard der meisten. Traditionelle Einstellungen schienen sich zu ändern und alles in Zusammenarbeit voranzutreiben. Sogar die britische Politik wurde mit dezentralisierten Regierungen in Schottland und Wales modernisiert. Dann traf der Brexit das Land und brachte mehr Schrecken mit sich, als sich irgendjemand vorstellen konnte, und eine weitere Pandemie, die fast die vor hundert Jahren widerspiegelte. COVID-19 hat fast die ganze Welt in die Knie gezwungen. Abflachendes Wachstum, sinkende Währungen und ein Phänomen für das Vereinigte Königreich, politische Inkompetenz und institutioneller Verfall, bringen uns zum gegenwärtigen Stand der Dinge im 21. Jahrhundert mit ungewisser Zukunft und mehr Armut

betroffene Menschen abhängig von Lebensmittelbanken usw. Die Demokratie liegt im Sterben und mit bisher drei Premierministern im Jahr 2022; eine, die ein paar Wochen dauerte; traf und schüttelte die Hand der Königin, die 2 Tage später verstarb! So beendete die am längsten regierende Monarchin in ihrem 70. Jahr auf dem Thron ihre Tage in Balmoral; Balmoral, ihr Lieblingsplatz, wurde von Prinz Albert für seine Königin Victoria gekauft, die seine Lage liebte und regelmäßig mit dem Royal Train besuchte – eine Tradition, die bis heute andauert.

Eisenbahnen haben Familien zusammengebracht, und unsere Familie der Eisenbahner ist immer noch zusammen, auch wenn sie an Zahl schwindet. Während sich die Welt dreht und die Geschichte sich wiederholt ... ist die Invasion und Besetzung der Ukraine durch eine russische Armee von Terroristen ein Gräueltat in unserer modernen Welt.

Der Tod eines Monarchen beendet nicht die Monarchie, die kontinuierlich weitergeht; aber die verstorbene Königin wird einen Platz in unserer Vereinsgeschichte haben, wie es in Sorrento war, überreichte ich der Bürgermeisterin einen Satz Briefmarken zum Gedenken an ihr diamantenes Thronjubiläum. Er bestand darauf, dass ich sie bitte, Sorrento als seinen Gast zu besuchen! Ich denke, das wäre unmöglich gewesen, und jetzt, wo sie zu Grabe getragen wird, müssen wir als Verband auch auf unsere alternde Mitgliedschaft und schwindende Zahl schauen und uns fragen, wie lange wir noch weitermachen können? Mobilitätsprobleme und Krankheiten machen das Reisen über große Entfernungen unmöglich. Nicht nur die britische Sektion des Verbandes denkt so; aber alle Abschnitte müssen für das Ende planen. Das Leben hat einen Anfang, aber ein Ende, das ist die einzige Gewissheit.

PERSONEN.

† Janis Petersons



Mit tiefem Bedauern haben wir vom Tod von Janis Petersons, dem Präsidenten der lettischen Sektion der AEC, die er 1998 gegründet hatte, erfahren. Er war bis zu seiner Pensionierung Direktor für Rollmaterial der Lettischen Eisenbahn und führte das System durch schwierige Zeiten. insbesondere nach dem Beitritt Lettlands zur Europäischen Union, als die Finanzierung des Schienensystems stark gekürzt wurde, wodurch das System überwiegend zu einem Güterverkehrsnetz wurde. Er war auch an der Erhaltung der Eisenbahn beteiligt und ermöglichte die Restaurierung einer

estnischen Dampflokomotive für den Einsatz auf einer lettischen Schmalspurbahn. Zuletzt war er an der Planung des vorgeschlagenen Projekts Rail Baltica beteiligt.

Ich traf ihn zum ersten Mal, als er und sein Kollege Valeris Turko 1998 zu den Europatagen nach Canterbury kamen, so kurz nach der Gründung der lettischen Sektion. Kurz nachdem Jenny und ich seine Frau Agnija kennengelernt haben, scheinen wir eine besondere Bindung zu ihnen aufgebaut zu haben. Ich habe ihn immer als einen wahren Freund angesehen und hatte das Glück, an beiden von ihm organisierten Europatagen in Riga – einer sehr interessanten Stadt – teilzunehmen. Die Nachricht von seinem Tod hat uns sehr erschüttert und wir hoffen, dass Agnija ihren Verlust mittlerweile verarbeiten kann; und dass die lettische Sektion der AEC diesen schrecklichen Schlag überstehen wird. Das Bild von Janis wurde bei den Europatagen in Linz im September 2019 aufgenommen, das letzte Mal, als wir ihn sahen. Ich danke den spanischen Sektionsmitgliedern Paco Gonzalez dafür, dass sie es entgegengenommen haben, und lego Guerero dafür, dass sie es von ihm erhalten haben.

TRANSPORT- UND REISENACHRICHTEN Rail Baltica.

Die Europäische Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt, die Ministerien der drei Länder und die trinationale Umsetzungsagentur RB Rail haben eine Finanzhilfvereinbarung unterzeichnet, die vorsieht, dass die Fazilität „Connecting Europe“ der EU 353,9 Mio. EUR für das Rail Baltica-Projekt bereitstellt.

Damit wird der Abschluss der Entwurfsarbeiten für die Hauptstrecke zwischen der polnischen Grenze, Kaunas und finanziert

Vilnius sowie Entschädigung für Landenteignung; Baubeginn des vorrangigen Abschnitts in Lettland nahe der litauischen Grenze und Ausarbeitung des detaillierten technischen Entwurfs für die Baubasis in Skulte; Bau in Estland, einschließlich Maßnahmen zur Minderung des Auerhuhns; und Aktivitäten zur Gewährleistung der technischen Interoperabilität.

Es ist die achte CEF-Aktion zur Unterstützung der Umsetzung von Rail Baltica und die erste im Finanzierungszeitraum 2021-27.

„Wir leben in Zeiten erhöhter wirtschaftlicher Unsicherheit infolge der geopolitischen Krise, ständiger Preisschwankungen und volatiler Baumaterialverfügbarkeit, und es ist wichtiger denn je, eine enge grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Partnern in den drei baltischen Ländern sicherzustellen, um die Rail Baltica zu liefern und seine Position unter den Hochgeschwindigkeits-Infrastrukturprojekten mit der höchsten Priorität in der Europäischen Union behaupten“, sagte Agnis Driksna, CEO von RB Rail, am 21. Oktober 2022.

Die Europäische Kommission leitet eine Machbarkeitsstudie ein, um das ukrainische und moldauische Eisenbahnnetz besser mit der EU zu verbinden -Europäisches Verkehrsnetz (TEN-T). Die in den meisten EU-Ländern verwendete Schienenspurweite unterscheidet sich von der in Osteuropa, was den Versand von Waren in beide Richtungen erschwert. Dies könnte durch die Verlängerung der EU-Eisenbahnspurweite über die Grenzen von Polen und Rumänien in die Ukraine und Moldawien gelöst werden. Die heutige Studie ist ein wichtiger Schritt bei der Vorbereitung auf eine bessere Konnektivität zwischen der EU, der Ukraine und Moldawien nach dem Krieg.

Verkehrskommissarin Adina Vălean sagte: „Die Studie ist eine der mittel- bis langfristigen Maßnahmen, die im Aktionsplan „Solidarity Lanes“ vorgesehen sind, und steht auch in engem Zusammenhang mit dem Vorschlag der Kommission vom Juli 2022 zur Ausweitung des TEN-V auf die Ukraine und Moldawien. Auf diese Weise bereiten wir den Rahmen für längerfristige Lösungen, unterstützen die Ukraine in ihrem Nachkriegshandel und beim Wiederaufbau des Landes, wobei wir insbesondere darauf abzielen, die Interoperabilitätslücke an den Grenzen zu schließen.“

Teresa Czerwińska, Vizepräsidentin der EIB, die für Operationen in der Ukraine und Moldawien zuständig ist, sagte: „Die EIB-Studie zur Integration der ukrainischen und moldauischen Eisenbahnnetze in die EU ist der erste Schritt hin zu einer modernen Verkehrsverbindung zwischen der EU, Moldawien und der Ukraine. Es stellt eine strategische Investition für ein nachhaltiges, grünes Wirtschaftswachstum dar, das auch die globale Ernährungssicherheit verbessert. Die Integration von Eisenbahnnetzen wird einen einfacheren und sichereren Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehr zwischen den drei Märkten und eine schnellere Integration der beiden Länder ermöglichen. Schließlich werden diese neuen Transportverbindungen nach der Invasion Russlands in der Ukraine und der Blockade ukrainischer Häfen, die eine globale Nahrungsmittelkrise von beispiellosem Ausmaß auslösten, eine zuverlässige Alternative für die Nahrungsmittelversorgung schaffen, von der die ganze Welt profitieren wird. Die EIB-Studie zur Integration der Eisenbahnnetze der EU, der Republik Moldau und der Ukraine der richtige Schritt zur richtigen Zeit. Ich bin sehr stolz darauf, dass die EIB und Te am Europe weiterhin zu Lösungen beizutragen, die die Welt zu e Der technische Beratungsdienst JASPERS der EIB wird die Studie in enger Zusammenarbeit mit allen betroffenen Ländern bis Mai 2023 fertigstellen.“

Laut EIB vom 2. November 2022 könnte die Normalspur in die Ukraine und nach Moldawien der ganzen Welt zugute kommen. Der technische Beratungsdienst JASPERS der Europäischen Investitionsbank hat mit einer vorläufigen Machbarkeitsstudie begonnen, die sich mit der Entwicklung von grenzüberschreitenden Verbindungen mit einer Spurweite von 1 435 mm befasst, um das ukrainische und das moldauische Schienennetz mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz angesichts des russischen Angriffs zu verbinden. Ukraine.

Die Europäische Kommission sagte, dass die Spurweite zwischen den 1 435 mm, die auf den EU-Seiten der Grenzen verwendet werden, und der 1 520 mm Breitspur in der Ukraine und Moldawien den Frachttransport erschwert, aber dies könnte durch die Verlängerung der Normalspurgleise von gelöst werden. Polen und Rumänien.

Die Studie, die bis Mai 2023 abgeschlossen sein soll, ist eine der mittel- bis langfristigen Maßnahmen, die im Aktionsplan Solidarity Lanes der Europäischen Kommission festgelegt sind, und eng mit ihrem Vorschlag vom Juli 2022 verknüpft, das TEN-V-Netz auf die Ukraine auszuweiten. Moldawien.

„Wir bereiten den Rahmen für längerfristige Lösungen, unterstützen die Ukraine bei ihrem Nachkriegshandel und beim Wiederaufbau des Landes und zielen insbesondere darauf ab, die Interoperabilitätslücke an den Grenzen zu schließen“, sagte Verkehrskommissarin Adina Vălean am 21. Oktober.

EIB-Vizepräsidentin Teresa Czerwińska sagte, moderne grenzüberschreitende Verbindungen seien „eine strategische Investition für nachhaltiges, grünes Wirtschaftswachstum“ und würden „der ganzen Welt zugutekommen“, indem sie die globale Ernährungssicherheit durch die Schaffung von Alternativen zu den Schifffahrtsrouten im Schwarzen Meer verbessern von Russland blockiert

Grenzüberschreitende Verbindung Ukraine – Rumänien

wiedereröffnet EUROPA: Die 19,3 km lange grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung zwischen Rakhiv in der Ukraine und Valea Vişeuului in Rumänien wurde für den regulären Verkehr wiedereröffnet.

Die 1 520-mm-Strecke durch die Karpaten war seit 2007 außer Betrieb, wurde aber jetzt im Rahmen der Strategie zur Verbesserung der Verbindungen zwischen der Ukraine und der Europäischen Union reaktiviert. UZ hat die Sanierung des Großteils der Strecke auf ukrainischem Territorium im August abgeschlossen, und CFR hat jetzt den kurzen Abschnitt in Rumänien wiederhergestellt.

Die UZ rechnet ab Dezember zunächst mit zwei Personenzügen pro Strecke und Tag.

In Valea-Viseului wird ein Verkehrsknotenpunkt mit Diensten auf dem 1 435-mm-Spurnetz von CFR bereitgestellt, das Verbindungen nach Sighetu Marmăşii, Cluj-Napoca und Bukarest bietet.

Es wird erwartet, dass die Dienste von UZ-DMUs der Klasse DPKr3 betrieben werden, die 2021 von Kryukovsky Railway Car Building Works hergestellt wurden. Einer davon wurde für die Eröffnungsfahrt am 9. November verwendet. Die Fahrzeit von Rakhiv nach Valea-Viseului wird etwa 40 Minuten betragen, mit Ausnahme der Grenzkontrollverfahren, die vor dem Einsteigen durchgeführt werden.

Rumänien saniert Eisenbahnverbindungen in die Ukraine

RUMÄNIEN: In Vicşani an der Grenze zur Ukraine wurden zusätzliche Gleise saniert und wieder in Betrieb genommen, sodass insgesamt sieben Gleise mit einer Spurweite von 1 520 mm und sechs Gleise mit einer Spurweite von 1 435 mm zur Verfügung stehen, um die Kapazität zu erhöhen und die Umschlagzeiten zu verkürzen.

Das Verkehrsministerium hat auch Ausschreibungen für die Sanierung der kurzen Doppelspurstrecke zwischen dem Donauhafen Galati und Giurgiuleşti in Moldawien ausgeschrieben. Dies würde den Warentransport zwischen Galati und der Ukraine über Moldawien ermöglichen. Die Angebotsfrist endete am 19. Mai, und die Arbeiten mit 3,6 km Spurweite 1.520 mm und 1,2 km Spurweite 1.435 mm sollten in 60 Tagen abgeschlossen werden.

Eisenbahnverbindung Ukraine – Moldawien vorzeitig wiederhergestellt

EUROPA: Die wiederhergestellte 23 km lange Eisenbahnstrecke, die Berezyne in der Ukraine mit Basarabasca in Moldawien verbindet, wurde am 22. August wiedereröffnet zum Donauhafen Reni, durchquert Moldawien und erleichtert die Weiterleitung nach Rumänien. Etwa 22 km der Strecke liegen in der Ukraine und 1,2 km in Moldawien. Moldawiens nationale Eisenbahn CFM sagte, die Wiedereröffnung würde Basarabasca zu einem internationalen Logistikzentrum für Häfen in der Ukraine, Moldawien und Rumänien machen.

BRÉTIGNY RAIL CRASH PROZESS

FRANKREICH: Ein Gericht in Evry hat den nationalen Betreiber SNCF des Mordes und der fahrlässigen Körperverletzung für schuldig befunden, nachdem am 12. Juli 2013 in Brétigny-sur-Orge in den südlichen Vororten von Paris eine von Paris Austerlitz – Limoges gezogene Lokomotive des Intercités entgleist war.

Der Zug fuhr durch den Bahnhof Brétigny, als die hinteren vier von sieben Corail-Wagen mit 137 km/h entgleisten, sieben Menschen töteten und 428 weitere verletzten oder traumatisierten, von denen einige auf den Bahnsteigen des Bahnhofs warteten.

In seinem Urteil vom 26. Oktober verhängte das Gericht gegen SNCF eine Strafe von 300.000 Euro, sprach jedoch den örtlichen Instandhaltungsinspektor Laurent Waton frei, der acht Tage vor dem Unfall die letzte Inspektion der Gleisanlagen durchgeführt hatte. Auch das Infrastrukturunternehmen SNCF Réseau, das 2013 als Réseau Ferré de France fungierte, wurde freigesprochen.

Am Ende eines Prozesses, der vom 25. April bis 17. Juni dieses Jahres dauerte, hatte die Staatsanwaltschaft erklärt, dass die SNCF durch „ein Versagen in der Instandhaltungskette“ „den Unfallhergang geschaffen“ habe. Der Staatsanwalt hatte eine Höchststrafe von 450.000 Euro gefordert, mit der Begründung, dass „das gesamte Konzept des öffentlichen Dienstes zusammengebrochen“ sei, und der SNCF vorgeworfen, „ein Leugnerunternehmen“ zu sein. 8

Die Entgleisung wurde durch eine lose Lasche verursacht, die etwa 200 m nördlich des Bahnhofs die Flanschbahn einer schrägen Kreuzung behinderte, die Teil einer Doppelrutsche war. Die Lasche hatte sich infolge einer 2008 erstmals festgestellten Rissausbreitung in der Kreuzung verdreht.

Der Riss hätte jährlich von der SNCF überwacht werden müssen, und „diese Nachlässigkeit bei der Überwachung der Kreuzung ist eindeutig mit der Entgleisung verbunden“, sagte der Richter im Urteil vom 26. Oktober. Wenn die SNCF die Überfahrt korrekt überprüft hätte, hätte sie ihren beschädigten Zustand bemerkt und sie ersetzt, schloss der Richter.

Das Gericht stellte außerdem fest, dass die SNCF unzureichende Dokumentenprüfungen zur Überwachung der von ihrem Wartungspersonal durchgeführten Arbeiten durchgeführt hatte. Zu ihrer Verteidigung sagte die SNCF, dass der Unfall auf einen nicht nachweisbaren Mangel des für die Überfahrt verwendeten Stahls zurückzuführen sei, aber der Richter wies dieses Argument zurück.

EUROPÄISCHE TAGE UND ANDERE

VERANSTALTUNGEN Was unten als Vorschlag erscheint, hängt allesamt von den Fortschritten ab, die bei der Bekämpfung des Covid-19-Virus und der Wiederöffnung Europas für seine Bürger und Besucher erzielt wurden.

Termine europäischer Veranstaltungen.

Die AEC European Days in Porto, Portugal 2023 wurden von der spanischen Sektion organisiert. Um eine massive Preiserhöhung zu vermeiden, wurden die Daten geändert – auf April 2023 vorgezogen. Dadurch hat sich die verfügbare Zeit für Reservierungen auf ein Datum verkürzt, das verstrichen sein wird bis Sie dies lesen, aber Ihr Redakteur hat die Leute benachrichtigt, von denen er dachte, dass sie am ehesten teilnehmen können. Entschuldigung an alle, die er verpasst hat. Nichtsdestotrotz ist das vollständige Programm unten aufgeführt.

Die AEC European Days für 2024 sollten in Lublin, Polen, stattfinden. Diese verschobene Veranstaltung musste nachgeholt werden. Das Programm wird in einer späteren Ausgabe des Newsletters erscheinen

Zwar gab es Änderungen am vorgeschlagenen Programm, nicht zuletzt an den Terminen für die Europäischen Tage in Portugal; und dass das Datum für die Zahlung der Anzahlung bereits verstrichen ist, falls sich spätere Buchungen dennoch als möglich erweisen, gebe ich unten das endgültige Programm an.

PROGRAMM FÜR DIE EUROPÄISCHEN TAGE DER AEC.

Dies ist das endgültige Programm mit geänderten Daten Porto –
(Portugal) 16. bis 22. April 2023. Organisiert von der
spanischen Sektion der AEC und portugiesischen Partnern

Sonntag: 16. April. Empfang der ersten Teilnehmer 08:00-23:00

Ankunft der Teilnehmer des Europäischen Büros und der Delegierten der AEC-Mitgliedsländer und anderer Teilnehmer des Verwaltungsrats.

Transfer vom Flughafen Sá Carneiro und vom Bahnhof Porto Campanha zum Hotel OCA-ORIENTAL.

4****. Rua Padre Antonio Vieira 83; in der Nähe des Bahnhofs.

19:30 bis 22:00 - Abendessen im Hotelrestaurant.

Montag: 17. April Sitzung des AEC-Verwaltungsrates und Ankunft der restlichen Teilnehmer.

07:00 -08:45 Frühstück.

09:00-13:00 Sitzung des AEC-Vorstands im Konferenzraum des OCA ORIENTAL Hotels.

13:00-15:00 Mittagessen im Hotelrestaurant.

15:30 –18:00 Fortsetzung der Sitzung des AEC-Vorstands, falls erforderlich.

19:00 – 22:00 Offizielle Eröffnung der AEC European Days und noch festzulegendes Willkommensdinner.

Dienstag: 18. April BRAGA –GUIMARAIS

07:00-08:30 Frühstück. 08:45 Abfahrt mit dem

Bus nach Braga.

09:30-13:00 Geführte Besichtigung von Braga, Wasserseilbahn, Heiligtümer von Bom Jesus und Heiligtum von Sameiro 13:30 – 14:30 Mittagessen im Restaurant Albino Ponte de Caldas das Taipas, gefolgt von einer geführten Tour durch die Stadt und die Burg von Guimarães 18:00 Uhr – Rückkehr zum Hafen.

20:00 – Abendessen im Hotelrestaurant

Mittwoch: 19. April. BOOTSFAHRT AUF DEM DOURO VON PORTO NACH REGUA

07:00-08:00 Frühstück im Hotel.

08:30 Transferbus-Pier.

09:00 Abfahrt, Bootsfahrt auf dem Fluss Douro, Lift nach Régua, Verpflegung an Bord 16:30 Rückfahrt mit dem Bus nach Porto und Abendessen im Hotel 8.

Donnerstag: 20. April: NATIONALES EISENBAHMUSEUM ENTRONCAMENTO.

07:00-08:00 Frühstück.

08:30 Abfahrt mit dem Zug vom Bahnhof Porto Campanha.

11:00 Ankunft in Entroncamento und Besuch des Nationalen Eisenbahnmuseums.

14:00 Mittagessen im National Railway Museum.

16:30 Abfahrt von Entroncamento, 18:52 Ankunft in Porto.

20:30 Abendessen im Hotel.

Freitag, 21. April PORTO und VILA NOVA DE GAIA

07:00-08:30 Hotelfrühstück.

08:45- 13:30 Geführte Tour zu den historischen Sehenswürdigkeiten von Porto mit dem Panoramabus.

13:30-15:30 . Mittagessen im Hotel.

15:30-18:00 Freizeit zum Einkaufen und Entspannen.

19:00 Abfahrt mit dem Bus zum typischen Weingut für das Abschlussessen. 20:00-23:30 Offizielles Abschlussdinner der AEC-Veranstaltung mit Musik und einer Folkloregruppe im Weingut HERANÇA MAGNA in Vila Nova de Gaia.

Samstag 22- ABFAHRT

08:00-10:00 Hotelfrühstück.

Abreise der Teilnehmer. Transfer zum Bahnhof oder Flughafen.

PREISE:

Kosten pro Person: Doppel /

Einzelzimmer BASIC (Abendessen Montag, 17. bis Frühstück Samstag,

22.) 695 € 815 € EXTENDED (Abendessen Sonntag bis Frühstück

Samstag, 22.) 842 € 962 € TIP (Abendessen Sonntag, 16. bis Mittagessen

Montag, 17.) 147 € 171 € Hinweis: Kosten im Dreibettzimmer pro Person (Doppelbett und Zustellbett) 595 € vom 17. bis 22. April und 717 € vom 16. bis 22. April).

ZAHLUNG auf KONTO:

Europäischer Verband der Eisenbahner – Sektion Spanien

UNTERNEHMEN: BANK:

IBAN: ES29 2080 0375 1530 4004 6103

BIC: CAGLESMMXXX

Das Programm beinhaltet: -

Hotelübernachtung im OCA-ORIENTAL) 4 **) vor einem Jahr gebaut - Vollpension zum Mittag- und Abendessen mit Getränken.**

- Transport mit Bus, U-Bahn, Schiff und Zug mit einer Begleitperson.

- Eintritt in Museen und Denkmäler.

-Transfer zum und vom Bahnhof oder Flughafen 10

(Hinweis: Alle Teilnehmer, die am Flughafen Porto ankommen und abfliegen (die U-Bahn-Karte „ANDANTE“ wird zur Verfügung gestellt).

Vom Bahnhof Porto Campanha aus können Sie zu Fuß gehen; Das Hotel liegt 300 m vom Bahnhof entfernt.

-.Pass für die Europäischen Tage

.

Ausgefüllte Anmeldeformulare sollten so schnell wie möglich versendet werden.

Kaution: 250 Euro/Person erforderlich. vor dem 25. November 2022 (verlängerte Frist)

Restbetrag vor dem 6. Februar 2023

Jede Verlängerung der Reservierung vor dem 16. April oder nach dem 22. April muss direkt mit dem Hotel abgewickelt werden. Wir geben Ihnen einen Code für einen Sonderpreis in allen Hotels der OCA-Kette in Spanien und Portugal. AEC Spanien kann keine Verwaltung durchführen, jeder Teilnehmer wird direkt mit dem Hotel verrechnet.

Das Organisationskomitee behält sich das Recht vor, das Programm bei Bedarf zu ändern

ABENTEUER.

Erster Teil: DIE REISE NACH NIZZA.

Ende September organisierte die französische Sektion der AEC eine gemeinsame Veranstaltung mit ihrem FEANDC-Äquivalent, der Amicale des Agents Mouvement et Commerciaux des Gares (AMCG). Dies war ein Projekt, das aufgrund des Ausbruchs von Covid19 mehrmals verschoben wurde und dem Erfolg eines ähnlichen Projekts folgte, das 2018 von AMCG in Brest organisiert wurde. Dieses Mal dauerte es eine Woche und ähnelte stark unseren Europatagen. Tatsächlich wurde die Gelegenheit genutzt, um während des Verfahrens das zweite halbjährliche Treffen des AEC-Verwaltungsrates abzuhalten. Neben den französischen Mitgliedern ihrer jeweiligen Organisationen nahmen auch AEC-Mitglieder aus Deutschland, Belgien und Polen teil, neben Jenny und mir, die beschlossen, alte Freunde zu treffen und die britische Sektion bei der Ratssitzung zu vertreten.

Da Fernreisen mit der Bahn mit Gepäck für mich eher ein Problem geworden sind, haben wir uns für die Anreise mit dem Auto entschieden, ähnlich wie wir es in der Vergangenheit sowohl in Österreich als auch in Spanien getan haben. Tatsächlich schlenderten wir durch Frankreich, wobei wir Autorouten so weit wie möglich vermieden, und brauchten sechs Tage, um nach Nizza zu gelangen, beginnend am Montag, den 12. Obwohl sich unsere Abfahrt aufgrund der verspäteten Ankunft des vorangegangenen Dienstes aus Frankreich verzögerte, war der Bonus eine spätere Ankunft am nächsten Morgen. Vom französischen Hafen aus bewältigten wir erfolgreich die Ringstraße von Caen; und machten uns auf den Weg nach Le Mans, wo wir, nachdem wir die westliche Seite der Ringstraße dieser Stadt passiert hatten, unser Hotel gerade rechtzeitig entdeckten, um in eine Seitenstraße abzubiegen. Es war eine kleine Überraschung, dass die Zufahrtsstraße zum Hotel für den Verkehr gesperrt war; aber das Kleingedruckte versicherte uns, dass der Zugang zum Hotel aufrechterhalten wurde. Es hat sich als eines der besten IBIS-Hotels herausgestellt, das wir bei unseren zahlreichen Auslandsaufenthalten gefunden haben. Unsere Reise war viel schneller als erwartet und wir waren rechtzeitig zum Mittagessen im angeschlossenen Restaurant Courtepaille dort. Wir blieben für den Rest unseres Aufenthalts dort, da die Rückkehr zur Ringstraße etwas entmutigend war.

Das Ziel am Mittwoch war Bourges. Um auf die richtige Straße zu kommen, mussten wir unsere Schritte auf der Ringstraße um ein paar Kreuzungen zurückverfolgen. Leider war unsere Route nicht in diese Richtung ausgeschildert, da der Durchgangsverkehr aus dem Norden die östliche Seitenroute benutzt hätte, so dass wir unsere Abzweigung verpassten und ein gutes Stück weiterfahren mussten, bevor wir unsere Schritte zurückverfolgen konnten, wobei die Abzweigungen jetzt geeignet angezeigt wurden und wir bald auf dem Weg nach Tours. Viele von Ihnen kennen mein Interesse an französischen Eisenbahnen und ich habe eine Modellanlage, die einen imaginären Ort irgendwo auf der Strecke zwischen Tours und Le Mans darstellt. Tatsächlich führte uns unsere Route nur wenige Kilometer von dem Ort entfernt, an dem ich mir mein Modell vorgestellt hatte. Es war alles ziemlich seltsam, denn obwohl ich den genauen Ort noch nie zuvor besucht hatte, hatte ich das Gefühl, ihn zu kennen. Durch reinen Zufall schien ich die Architektur und Landschaft genau richtig getroffen zu haben. Ich war ziemlich zufrieden mit mir selbst, obwohl die Entdeckung, dass ich mein kleines Vergrößerungsglas – nützlich zum Lesen von Kleingedrucktem auf Karten – verloren hatte, mein allgemeines Gefühl der Freude schmerzte. Unser Hotel – diesmal IBIS Budget – erwies sich erneut als relativ einfach zu finden. Obwohl es einfacher war als in der vorherigen Nacht, hatte es ein Novotel nebenan, wo wir zu einem ermäßigten Preis speisen konnten. So brachen wir am nächsten Morgen zu unserem nächsten Zwischenstopp in Roanne auf. Wir

Ich wählte diesen Ort nicht wegen des touristischen Werts, den die Stadt haben könnte – das hatte sie nicht –, sondern weil sie günstig auf unserem Weg ins Rhonetal gelegen war. Das beste Mittagessen, das wir finden konnten, war eine Pizza in einem kleinen Café, das hauptsächlich von Studenten aus der Nähe bewohnt wurde Universität; während die Unterhaltung aus Höhepunkten der letzten europäischen Pokalspiele in einem arabischen Fernsehsender bestand. Die Pizzen waren so groß, dass wir jeweils die Hälfte für ein Picknick am nächsten Tag aufgehoben haben. Das IBIS-Hotel lag in einem eher uninteressanten Industriegebiet, hatte aber ein ordentliches Restaurant, in dem unser Tisch Nr. 34 Erinnerungen an einen Urlaub in der Kindheit unserer Töchter weckte und sie ein kleines Liedchen über „Dein Tisch im Speisesaal ist Nummer“ erfand Vierunddreißig! Am Freitagmorgen brachen wir auf, um das Rhonetal zu erreichen. Wir umgingen St. Etienne, ein Ende der ersten Eisenbahnlinie Frankreichs; eine große Stadt, immer noch industriell, aber nicht mehr das Kohlebergbauzentrum, das die Ankunft der Eisenbahn gebracht hatte. Von dort nahmen wir eine schöne, wenn auch kurvenreiche Straße durch den abgelegenen Parc Naturel Régional du Pilat. Das Fahren wäre einfacher gewesen, ohne dass die Radlerhorde ihre Kräfte gegen den Anstieg aufbringen würde. Wir hielten eine Weile in der Auberge de La République am Straßenrand an, die anscheinend nur Laufkundschaft und die örtlichen Straßenreparaturen bediente, deren Gesellschaft wir bei einer schönen Tasse Kaffee teilten.

Wir holten die Radfahrer am Col de La République ein, wo wir wie sie anhielten, um die Aussicht über die Berge zu bewundern. Dann geht es abwärts, nun den Radfahrern voraus, um die Rhône zu erreichen. Wir hatten hier die Wahl zwischen Routen – linkes Ufer oder rechtes Ufer. Wir haben uns für das weniger genutzte und landschaftlich reizvollere rechte Ufer entschieden. Wir fanden einen idealen Ort, umgeben von Weinbergen, um den Rest unserer Pizzen zu essen und die vorbeifahrenden Züge zu beobachten. Wie bei der Straße, so auch bei der Eisenbahn – es gibt Linien auf beiden Seiten des Flusses, obwohl es dort, wo wir waren, eine ausschließliche Güterstrecke war. Weiter südlich, in der Nähe von Avignon, wurde kürzlich wieder ein Personenverkehr nach Nîmes eingeführt. Nach dem Mittagessen fuhren wir weiter nach Süden, passierten Tournon-sur-Rhône und erinnerten uns an die Tage, die wir mit dem Besuch der Vivarais-Eisenbahn verbracht hatten, obwohl wir nicht anhielten, da es keine gab Züge an diesem Tag. So erreichten wir am frühen Nachmittag Valence, unsere nächste Anlaufstelle. Ein neuer Straßenbau hatte die Zufahrt in die Stadt verändert, aber es erleichterte unsere Anfahrt zum Hotel, da es von Süden kam und somit vermieden wurde, eine stark befahrene Straße zu überqueren. Inzwischen fehlte mir meine kleine Lupe und ich fragte mich, ob ich vielleicht etwas in der Schreibwarenabteilung des Hypermarkts auf der anderen Straßenseite finden könnte und nahe genug, dass ich sogar zu Fuß gehen könnte. Zum Glück gab es einen Fußgängerüberweg. Im Hypermarkt hatte ich kein Glück, aber der Optiker dort hatte eine wunderbare scheckkartengroße Lupe mit eingebautem LED-Licht. Es hat sich tatsächlich als sehr nützlich herausgestellt.

Am Morgen (Samstag) starteten wir in Richtung Aix-en-Provence. Diesmal folgten wir dem linken Ufer des Flusses bis nach Orange, bevor wir durch Carpentras das Luberon-Land durchquerten, um unser Ziel zu erreichen. Wir fanden eine nette Bäckerei in einem Centre Commercial am nördlichen Stadtrand, wo wir einen leckeren Snack zu Mittag aßen.

Wir rechneten mit Schwierigkeiten beim Befahren des Straßennetzes rund um die Stadt, obwohl wir auf der RN7 an- und abfuhren, die teilweise in einer autobahnähnlichen Straße zusammengefasst war. Aber wir haben überlebt und fanden uns auf dem richtigen Weg in die richtige Richtung.

Dann fingen unsere Probleme an.

Zuerst bogen wir zu früh ab und fanden uns mitten im Nirgendwo wieder. Als wir umdrehten – selbst ein Albtraum, da die Straße so eng und kurvenreich war – schafften wir es zurück zur Hauptstraße. Aber wir konnten das Hotel nicht finden. Wir haben einen kleinen Supermarkt gefunden und dort nachgefragt.

Wir wurden auf das Hotel nebenan verwiesen. Uns wurde versichert, dass es der richtige Ort sei, aber der Name war geändert worden. Das war es nicht, und der Name hatte sich nicht geändert. Der Ort schien verlassen und der Zugang erfolgte anscheinend durch Bezahlen mit dem Automaten und Erhalten eines Codes zum Öffnen der Tür. Glücklicherweise sah mich jemand drinnen und öffnete die Tür. Sie konnten mir sagen, wo unser Hotel wirklich war – wir hatten die von Baustellen verdeckte Einfahrt passiert. Als wir unsere Schritte zurückverfolgten, fanden wir es beim zweiten Mal. Wie bei der anderen erfolgte der Zugriff maschinell. Aber wir konnten den Code nicht zum Laufen bringen. Wir mussten die Notrufnummer anrufen und der Hausmeister kam, um uns hereinzulassen. Der Trick war, dass Sie Ihren Code sehr schnell eingeben mussten, sonst funktionierte es nicht. Nach ein paar Übungsversuchen haben wir endlich den Dreh raus. Obwohl das Hotel selbst nach den Standards von IBIS Budget einfach war, war das kleine Restaurant nur ein paar hundert Meter entfernt göttlich.

Glücklicherweise fanden wir es am Nachmittag und konnten an diesem Abend einen Tisch für das Abendessen reservieren. Ich beschönige, dass ich im Kreisverkehr die falsche Ausfahrt nehme und mich mit den Autobahnmautstellen konfrontiert sehe. Es war, gelinde gesagt, etwas schwierig, wieder herauszukommen!

Am Sonntagmorgen wussten wir, wohin wir wollten. Es war die RN7 bis nach Nizza – die ganze Mittelmeerküste entlang. Einfacher geht es nicht – dachten wir uns! Wir sind vor Cannes falsch abgebogen und in einem Gewerbegebiet in einer Sackgasse gelandet. Wir brauchten Ewigkeiten, um den Weg aus dem Labyrinth zu finden. Aber zurück auf der RN7 fanden wir unseren Weg an Antibes vorbei, ohne einen der Orte zu sehen, die wir während unserer Flitterwochen besucht hatten. Und so weiter Richtung Nizza, jetzt eigentlich ausgeschildert – aber wir fuhren Richtung Terminal 2, bevor uns klar wurde, dass Nizza Côte d'Azur eigentlich der Flughafen war. Zum Glück war auch die Ausfahrt ausgeschildert und bald waren wir wieder auf einer Parallelstraße raus der uns zurück zur 'Promenade des Anglais' führt – könnte nicht einfacher sein, oder?. Nur dass vor uns die Hauptstraße gesperrt war und wir stattdessen in eine Tiefgarage fuhren. Wieder schafften wir es, wieder herauszumanövrieren und fanden die schlecht signierte „Déviation“. Wir kamen problemlos zum alten Hafen, stellten dann aber fest, dass das Einbahnsystem geändert worden war, und verbrachten fast eine Stunde damit, die angrenzenden Straßen zu erkunden, um zu unserem Hotel zu gelangen – das wir ein paar Mal falsch herum gesehen hatten Einbahnstraße, bevor wir das andere Ende fanden.

Glücklicherweise gab es direkt vor der Einfahrt zum Hotelparkplatz einen Platz, den wir blockierten, bis wir das Auto hineinbekommen konnten. Viele moderne französische Gebäude bestehen in ihren unteren Teilen aus Säulen und Ziegelwänden, und dies war keine Ausnahme. Ich war schon in französischen Tiefgaragen, aber diese war wirklich eng, mit einer Kehrtwende zwischen den Säulen, um hineinzukommen. Bei dem Versuch, sicherzustellen, dass das Heck des Autos von einer Säule frei war, kratzte ich mit meinem Außenspiegel an einer anderen. Aber wir waren angekommen.

Jenny und Philip Worsfold

DIE JÜNGSTEN EREIGNISSE...

Entdeckung von Nizza 18. – 24. September.

Jenny und ich verbrachten eine großartige Woche mit europäischen Freunden bei der gemeinsam organisierten Veranstaltung der französischen Sektionen von AEC und FEANDC. Wir kamen am Sonntagnachmittag nach einer actionreichen Reise auf der Straße an (siehe früher) und waren froh, uns ein wenig zu entspannen, bevor die Veranstaltung begann. Aber am Sonntagabend speisten wir köstlich im Restaurant Comptoir Centrale Électrique in der Rue Bonaparte, nur wenige Meter vom Hotel du Pin entfernt, wo wir während der Veranstaltung übernachteten. Im Freien zu essen – wie Sie es in dieser Gegend können – die Atmosphäre war in der Tat elektrisierend, da diese Straße ein Zentrum des Nachtlebens für Junge und Junggebliebene zu sein scheint. Es war eine schöne Überraschung, von Freunden aus Polen, Deutschland und Spanien begrüßt zu werden, als wir zu Abend aßen und sie sich auf den Weg von der Straßenbahnhaltestelle zum Hotel machten.

Am Montag erkundeten Jenny und ich die Umgebung des Hotels bis zum Place Garibaldi und hinunter zum Alten Hafen. Die Rue Bonaparte war etwas ruhiger und wir genossen einen gemütlichen Spaziergang mit Pause für Kaffee und Mittagessen, bevor wir zum Hotel zurückkehrten, um uns auszuruhen, die Neuankömmlinge zu treffen und zum Restaurant „Le Garibaldi“ für das Begrüßungsgetränk und Abendessen zu gehen.

Der Dienstagmorgen dämmerte hell und klar und war perfekt für den geführten Stadtrundgang. Das erwies sich als zu viel für Philip, aber Jenny sagte ihm, dass er bereits die besten Teile gesehen hatte und daher nicht viel verpasst hatte. Er war jedoch nicht darüber informiert worden, dass das Mittagessen vorgezogen worden war, und als er sich wieder der Party anschloss, war sie schon in vollem Gange. Am Nachmittag machten wir eine Bustour – wieder etwas gestört, weil im ersten Bus nicht genügend Platz war und diejenigen, die nicht wollten, zur Bushaltestelle laufen mussten und dann eine etwas verkürzte Fahrt bis zum Alten Hafen unternehmen mussten, wo wir die besuchten Bonbon-, Schokoladen- und Konservenfabrik von Florian Wir waren alle bereit zum Essen, als wir zum Abendessen ins 'Le Garibaldi' zurückkehrten.

Die französische AEC hielt daraufhin ihre Jahreshauptversammlung ab.

Am Mittwoch verließen wir das Hotel zur nächsten Straßenbahnhaltestelle, um uns zur Endstation des Chemin de fer de Provence in Nizza zu bringen, einer Meterspurlinie, die sowohl als Vorstadtverkehrsader als auch als Verbindung in das bergige Land hinter der Stadt dient. Der „Train des Pignes“ fuhr pünktlich um 09:25 Uhr ab. Vor dem Mittagessen fuhren wir bis nach Entreaux zu einer Führung durch die mittelalterliche Stadt. In vergangenen Zeiten lag die Stadt praktisch an der Grenze zwischen dem, was später Frankreich und Italien wurde, und war daher ummauert und befestigt und auf dem Hügel darüber stand die Zitadelle. Die Verbindung zweier Täler überblickend und kontrollierend, was unten vor sich ging. Die Straßen waren eng mit faszinierenden alten Gebäuden und einem ausgezeichneten Restaurant zum Mittagessen. Nach dem Mittagessen konnten wir die Umgebung weiter erkunden und den Hügel zur Zitadelle erklimmen – eine Leistung, die leider Philips Fähigkeiten überstieg. Wir kehrten mit dem Zug nach Nizza zurück und kamen kurz vor sechs mitten in der Hauptverkehrszeit an. Es war ein Druck auf die Straßenbahn zurück zum Place Garibaldi, aber die meisten Leute haben vernünftige Covid-Vorsichtsmaßnahmen getroffen, und ich habe von niemandem gehört, der es erwischt hat. Wir kehrten zum Abendessen nach Le Garibaldi zurück, danach war die französische FEANDC an der Reihe, ihre Jahreshauptversammlung abzuhalten.

Donnerstag war der Tag für die Bootsfahrt nach Monaco. Wir erreichten den Alten Hafen rechtzeitig, um uns in eine ziemlich raue See zu stürzen. Die Fahrt dauerte etwa eine dreiviertel Stunde. Vom Hafen aus bewunderten oder entsetzten wir die dort festgemachten Luxusyachten, bevor wir durch die felsige Enklave nach oben kletterten – wann immer möglich mit Rolltreppen oder Aufzügen. Einige von uns haben sich etwas verlaufen, aber wir kamen alle rechtzeitig zum Palast von Monte Carlo auf der Spitze der Klippe, um die Wachablösung am Mittag zu sehen. Das Mittagessen folgte in einem charmanten Restaurant, bevor eine geführte Besichtigung des Palastes des Prinzen stattfand. Die Rückkehr zum Hafen war zum Glück alles bergab und das Meer hatte sich für die Rückfahrt nach Nizza beruhigt. Philip fand den Weg zurück zum Hotel etwas mühsam, schaffte es aber schließlich rechtzeitig zum Abendessen im Le Garibaldi. Dann war der AEC-Verwaltungsrat an der Reihe, seine Sitzung abzuhalten – die zweite des Jahres, um den Statuten zu entsprechen, obwohl er eigentlich nicht beschlussfähig war.

Am Freitagmorgen fuhren wir mit dem Bus entlang der Küste nach Osten zum Dorf Eze, um die Parfümerie und das Labor von Fragonard, einer bekannten Parfümerie, zu besuchen. Unterwegs hielten wir an Aussichtspunkten an, um Fotos zu machen, da die Straße in einiger Höhe über dem Meeresspiegel der Küste folgt. Vor dem Mittagessen im Restaurant Pinocchio blieb Zeit zum Einkaufen. Einige unerschrockene Seelen kletterten den Hügel hinauf zum alten Dorf an der Spitze. Einige von uns entschieden, dass ein kühles Bier eine bessere Idee sei! Wir verließen Eze ziemlich früh, damit wir uns für das Galadinner an diesem Abend im Le Garibaldi fertig machen konnten. Während des Abendessens erhielt Philip seine Ehrung als Europäischer Ehrenpräsident der AEC.

Am nächsten Morgen war es vorbei und wir machten uns alle auf den Weg nach Hause, Jenny und Philip in ihrem Auto, zurück in Richtung Aix-en-Provence und einem weiteren Abenteuer. Aber das ist eine andere Geschichte.

Wochenendbesuch in Brüssel.

Sechs von uns aus der britischen Sektion reisten mit dem Eurostar für ein verlängertes Wochenende in Brüssel von Freitag, den 25. November bis Montag, den 28. November. Dort trafen wir uns mit zwei Freunden der französischen Sektion, Pierrette und Gilles Michel; zusammen mit den belgischen Sektionsmitgliedern Johny van der Bracht und Angela Lewus, die vor Ort leben und eine große Hilfe dabei waren, die Show auf den Weg zu bringen. Durch Zufall war die europäische Generalsekretärin der AEC, Malgorzata Boczek aus Polen, zur gleichen Zeit in Belgien, und wir konnten sie für einen Tag mit einer von der polnischen Sektion treffen, die einfach gut war. Glücklicherweise hielt ich mich zu dieser Zeit in Belgien auf, was zu einer großartigen Mischung von Persönlichkeiten, Nationalitäten und Sprachen führte – eine Erfahrung, die wir bei AEC genießen dürfen. Es erregte sogar die Aufmerksamkeit eines anderen Diners in einem Restaurant, in dem wir eines unserer Abendessen einnahmen; Er blieb stehen, um uns zu fragen, was für eine Gruppe wir seien, und war erstaunt, als wir erklärten, was AEC ist!

Der Weihnachtsmarkt in Brüssel war geöffnet – er wurde von den meisten von uns besucht – einige Abenteuerer probierten das Riesenrad aus, und die Weihnachtsbeleuchtung auf dem Grand Place war ziemlich erstaunlich. Wir hatten auch einen Tag in Brügge (wo es zwei Weihnachtsmärkte gab) und hatten, da wir uns im flämischen Teil Belgiens befinden, eine ganz andere Architektur und ein allgemein anderes „Gefühl“. Es ist eine Stadt, in der wir viel mehr Zeit hätten verbringen können.

Am Sonntag fuhren wir nach Schaerbeek (wobei wir die Kunst, an den Automaten am Bahnhof die billigsten Fahrkarten zu bekommen, mittlerweile fast gemeistert haben), um das Eisenbahnmuseum „Train World“ zu besuchen. Und es ist auch ein sehr gutes Museum, das sowohl für Zugfans als auch für einige von uns, die sich mehr für die Sozialgeschichte interessieren, interessante Dinge enthält. (Mein eigener Versuch am Zugsimulator hat großen Spaß gemacht, aber darauf hingewiesen, dass ich niemals einen Lokführer gemacht hätte.)

Als wir am Montagmorgen mit einem Eurostar aus Amsterdam zurückkehrten und etwas spät dran waren, tat es uns wirklich leid, uns von den anderen in der Gruppe zu verabschieden, bis zum nächsten Mal – aber zumindest schien die Sonne, als wir zurück in England ankamen

Jenny Worsfold

...UND DINGE ZU KOMMEN

Monatliche Wiedervereinigungen...

Unsere Bemühungen, Reunions in Birmingham abzuhalten, sind auf steinigem Boden gefallen. Die Oktober-Reunion musste wegen des Bahnstreiks abgesagt werden, und es gab nicht genügend Unterstützung für die eine Person, die daran teilnehmen wollte, um das Risiko einzugehen, dreieinhalb Stunden Fahrzeit zu verbringen, um allein in einem Pub zu Mittag zu essen, das sie für das besucht hätte erstes Mal. Eine Rückkehr nach Reading wurde vorgeschlagen, aber wir beabsichtigen, das ganze Thema der Wiedervereinigungen zu besprechen, wann

wir haben unser Wochenende zusammen in Brüssel – ein Ereignis, das gerade stattgefunden haben wird, wenn Sie dies erhalten. Wir hatten keine Reunion im Dezember geplant und es scheint wahrscheinlich, dass wir sie zumindest bis nach der Veröffentlichung der nächsten Ausgabe des Newsletters aussetzen werden. In der Zwischenzeit werden Änderungen nur per E-Mail mitgeteilt. Wenn wir Ihre E-Mail-Adresse nicht haben und Sie zwischen den Newslettern Benachrichtigungen erhalten möchten, informieren Sie bitte den Herausgeber.

Besuche.

Nigel arbeitet auch an einem Besuch bei einem Bierfest auf der North Norfolk Railway.

Bobs Untersuchung über die Möglichkeit eines längeren Besuchs der Great Little Trains of Wales und Port Meirion, wo wir dachten, wir könnten ausländische Mitglieder zum Treffen des Europäischen Verwaltungsrats einladen, erwies sich als massiv zu teuer für unsere Überlegungen – oder die von unsere europäischen Kollegen. Es ist ernüchternd festzustellen, dass ein 3-Sterne-Hotel im Zentrum von Brüssel jetzt deutlich billiger ist als das einfachste Hotel in der Nähe des Bahnhofs Kings Cross in London.

VEREINSKRAWATTEN UND ABZEICHEN.

Wie andere Sektionen hat auch die britische Sektion des Verbandes eine Krawatte und ein Abzeichen. Unsere besonderen Artikel sind sowohl der britischen als auch der belgischen Sektion gemeinsam. Wir haben die Krawatten und den belgischen Teil, die Abzeichen, produziert. Wir prüfen die Möglichkeit, ein Unisex-T-Shirt oder -Sweatshirt zu haben. Was denkst du?

Krawatten (für 4,50 £ plus Porto) und Abzeichen (letztere für 1,50 £, einschließlich UK-Inlandsporto) sind bei Philip Worsfold erhältlich. Bitte kontaktieren Sie ihn zuerst per E-Mail oder Telefon, um die Verfügbarkeit zu prüfen (Details oben auf Seite 2).

CHARTERED INSTITUTE OF LOGISTICS AND TRANSPORT (CILT)

Railway Study Forum: Die ehemalige Railway Study Association hat sich mit dem Chartered Institute of Logistics and Transport (CILT) zum Railway Study Forum zusammengeschlossen.

Die Abonnementpreise haben sich geändert und beinhalten kein Abonnement mehr für „Modern Railways“.

Jede jährliche Vorlesungsreihe ist jetzt online und kann zusammen mit anderen Details und Aktivitäten auf der CILT-Website gefunden werden. <https://ciltuk.org.uk>

JUNGE PUFFER VEREINIGUNG.

Es gibt kein Abonnement, sofern Sie eine E-Mail-Adresse haben; und keine Verpflichtung zur Teilnahme an deren Veranstaltungen. Wenn Sie weitere Einzelheiten wünschen, ist der Sekretär Larry Fullwood, Tel. 01485 541599, E-Mail larry.fullwood@virgin.net.

HERAUSFORDERUNG

Der langjährige Verband der Eisenbahnangestellten und des öffentlichen Verkehrs bietet Versicherungen zu Schnäppchenpreisen durch Angebote an, darunter wettbewerbsfähige Versicherungen über ihre Makler, die Alan Boswell Group; sowie Konzessionen und Rabatte in Geschäften und Attraktionen im ganzen Land. Das „Yearbook“ enthält alle Einzelheiten, einschließlich des unschätzbaren Leitfadens für Mitarbeiterreiseeinrichtungen auf der ganzen Welt. Für Einzelheiten wenden Sie sich bitte an unseren stellvertretenden Sekretär, Peter Davies (siehe Seite 2), der auch Generalsekretär der REPTA ist; oder besuchen Sie: www.repta.co.uk

FEANDC.

FEANDC hat ähnliche soziale Ziele wie AEC; und wie die AEC hat sie Sektionen in einer Reihe von europäischen Ländern, einschließlich einiger, die keine AEC-Sektionen haben.

Weitere Einzelheiten und alle anderen Informationen über FEANDC sind bei Peter Davies erhältlich (Adresse usw. auf Seite 2).

UND FÜR DIE ZUKUNFT???

Wir werden uns bemühen, die Produktion dieser Newsletter fortzusetzen. Ich nutze eine Vielzahl von Quellen für Nachrichten von internationalem Interesse und danke den Mitgliedern, die mir Informationen zukommen lassen – aber ich fahre fort mit meiner Bitte um mehr von Ihnen. Ich hoffe, dass ich mein Versprechen von weiteren Artikeln halten kann. Also bitte, greift selbst zur Feder, damit ich eine Bibliothek mit Artikeln aufbauen kann. Bitte bleiben Sie in Kontakt und teilen Sie uns Ihre Informationen, Ihre Ansichten und Ihre Ideen mit.

Die nächste Ausgabe erscheint am 1. März 2023. Redaktionsschluss ist der 1. Februar 2022.

ZUSAMMENFASSUNG DER EREIGNISSE

Aufgrund der jüngsten schlechten Besucherzahlen bei den letzten Wiedervereinigungen und der Notwendigkeit, einige aufgrund von Streiks im Transportwesen abzusagen, haben wir uns entschieden, zu prüfen, ob dies der richtige Weg in die Zukunft ist. Daher führen wir im Januar und Februar 2023 keine Social Media Events durch. Bitte teilen Sie uns Ihre Ideen mit.