

Editorial



Am 22. Oktober 2010 wurde anlässlich des 38. Bundeskongresses des VDEI die in Deutschland 200. Zertifizierung als „Europäischer Eisenbahn-Ingenieur“ ausgesprochen. Der derart qualifizierte, Herr Dipl.-Ing. (FH) Lutz Peter aus Chemnitz, ist durch seine Doppelausbildung als Fahrzeugtechniker und als Hochbau-Ingenieur, ein geradezu

ideales Muster für die fachübergreifenden Aufgaben im Eisenbahnwesen. Doch nicht nur dies: Sein Lebenslauf zeigt Auslandseinsätze in Kasachstan und Österreich – auch dies ein Beispiel für die Vielfältigkeit der Aufgaben und die weltweite Anwendbarkeit erworbener Kenntnisse.

Grenzen abbauen – dies ist auch eine wesentliche Zielsetzung der UEEIV. Grenzen gibt es nach wie vor, in jeder nur denkbaren Hinsicht. Meist versteht man darunter geografische Linien, die sich aus politischen Entwicklungen zur Abgrenzung von Staatsgebilden ergeben haben. Zur Organisation von Staaten gehören auch die Verkehrsstrukturen und unter diesen in besonderem Maße die Eisenbahnen. Trotz einer nunmehr seit 1956 anhaltenden politischen Entwicklung zu einem gemeinsamen Europa sind bei weitem noch nicht alle Hindernisse – für einen gemeinsamen, Gesamteuropa umschließenden Eisenbahnverkehr – niedrigergerissen. Zu sehr werden noch immer Unterschiede in technischen Details vorgeschoben um möglichst bei den tradierten Vorgangsweisen bleiben zu können.

Offenbar haben jedoch die technischen Fachdienste eine ausgeprägte Bereitschaft zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Eisenbahnsystems. Die europäische Normung mit zahlreichen detaillierten Festlegungen liegt seit einiger Zeit vor, die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sind formuliert und in Kraft. Viele Länder arbeiten intensiv an der Umsetzung zur Erfüllung dieser Bedingungen.

Doch in einigen Ländern ist man sich der Wichtigkeit und der Notwendigkeit zur Anpassung noch wenig bewusst. Sicher spielen finanzielle Möglichkeiten eine Rolle, doch zuvorderst muss eine Akzeptanz der europäischen Absichten und das Ziel des Aufbaues eines gemeinsamen Bahnsystems stehen. Dies ist ein umfassender Anspruch, denn die Technik allein stellt noch nicht das „System Bahn“ dar. Zahlreiche administrative Vorgänge im Zuge der Überschreitung der nationalen Grenzen,

November 2010

Themen:

- Editorial
- Veranstaltungen
 - 2. UEEIV-Seminar „Fahrleitungsbau mit System“ in Fulda
 - Veranstaltungen 2011
 - UEEIV-Vorstands- und Präsidiumssitzung in Berlin
- Berichte aus den Mitgliedsverbänden
 - ŽID / Serbien
 - SITK / Polen
 - CIFI / Italien
 - Gdl / Schweiz
 - VDEI / Deutschland
- Zertifizierung EURAIL-ING
 - Zertifizierungsbericht
 - 200. Zertifikat „EURAIL-ING in Deutschland vergeben
 - Zertifizierung von Gleisbaumaschinenführern
- Verschiedenes
 - Nachruf auf Ing. Walter Raming
 - Josef Harbecke verstorben
 - Tagungsbericht „Public Passenger Transport“ in Bratislava

der Kundenbetreuung, der Gegenverrechnungen usw. sind zu überdenken und wo immer möglich zu vereinfachen.

Diese Ziele durch Kontakte auf fachlicher Ebene zu erreichen ist die Aufgabe der UEEIV.

Es ist festzustellen, dass das Interesse an den Praktiken und den Vorgangsweisen der so genannten „hoch entwickelten“ Bahnen Westeuropas bei den Bahnen der Beitrittsländer unmittelbar nach deren Beitritt zur EU deutlich höher war als in der letzten Zeit. Die Vermutung liegt nahe, dass dafür das Auslaufen der europäischen Programme für die Finanzierung von Eisenbahn-Infrastruktur verantwortlich ist und die Staaten im Hinblick auf die allgemeine Wirtschaftsentwicklung keine Möglichkeiten sehen diese Finanzierungen weiterzuführen.

Die UEEIV ist jederzeit bereit, Kontakte zwischen den Mitgliedsverbänden herzustellen und Erkenntnisse europaweit zu vermitteln. Sie ist dabei aber auch auf Signale aus den Mitgliedsverbänden angewiesen, die solche Kontakte ansprechen und einfordern. Zusammen mit Vorstellungen zu den interessierenden Themen bilden solche Informationen die Voraussetzung für erfolgreiche Konferenzen.

*Prof. Dr. Klaus Riessberger
Präsident*

Veranstaltungen

2. UEEIV-Seminar „Fahrleitungsbau mit System“ am 09.11.2010 in Fulda



Blick auf einen Teil der Teilnehmer

Die Eröffnung des Seminars erfolgte durch den Präsidenten der UEEIV Univ.-Prof. DI Dr. Klaus Riessberger und den Vorsitzenden des Fahrleitungsseminars DI Manfred Irsigler (Lektor an den Techn. Universitäten Wien und Graz).

Durch die Liberalisierung hat sich der Wettbewerb zwischen traditionellen Eisenbahnunternehmen und privaten Betreibern und parallel dazu auch zwischen den Verkehrsträgern (Schiene – Straße – Schifffahrt – Flugverkehr) verschärft. In der Folge waren die Investitions-, Erneuerungs- sowie Instandhaltungskosten in der Bahninfrastruktur über den Lebenszyklus der Anlagen zu analysieren, zu reduzieren bzw. zu optimieren. Unterstützend hat man in der europäischen Normung die Regelwerke

(TSI, EN) dem Stand der Technik sowie im Sinne besserer Qualität und Stabilisierung der Kosten nachgeführt.

Die zunehmend höheren Forderungen an die Qualität, die Zuverlässigkeit, die Betriebssicherheit, die Verfügbarkeit und die Lebensdauer von Oberleitungen, insbesondere für Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsstrecken führen dazu, dass die Planungsparameter, die Strategien für den Neubau und die Instandhaltung und die technischen Kennwerte ständig evaluiert werden müssen.

Im September 2009 wurde das **1. Seminar „Fahrleitungsbau mit System“** an der Technischen Universität Graz vom Veranstalter Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV) ausgerichtet.

Die einzelnen Vortragsthemen brachten wertvolle Hinweise für die Fachleute sowohl aus dem Bereich „Auftraggeber“ als auch für die „Auftragnehmer“ von Oberleitungsprojekten sowie auch für die Behördenvertreter. Diese Experten in der Branche Oberleitung haben die Projekte zu planen und zu errichten und letztlich im Betriebsbewilligungsverfahren zusammen mit Sachverständigen auf die Konformität mit den europäischen Normen und die Einhaltung der Sicherheitsstandards zu beurteilen bzw. genehmigen. Das Oberleitungsseminar wurde von den Teilnehmern äußerst positiv beurteilt und eine Weiterführung mit ausgewählten Themen angeregt.

Es ist deshalb unter Einbezug von aktuellen Themen die Fortsetzung des Informations- und Erfahrungsaustausches mit einem **2. Seminar „Fahrleitungsbau mit System“** am 09. November 2010 in Fulda vorbereitet worden.

Das Seminar richtete sich damit an Führungskräfte sowie Mitarbeiter von Bahn- und Infrastrukturunternehmen, Behörden, Ingenieurbüros, Universitäten und Oberleitungsfachfirmen die planend und ausführend mit aktuellen Oberleitungsprojekten befasst sind und / oder grundsätzlich an den neuesten Entwicklungen bei Oberleitungssystemen und in der Normung bzw. an Vergleichen von verschiedenen modernen Oberleitungssystemen interessiert sind.

Als Präsentationsschwerpunkte wurden daher die Systemtechnik von Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeits-Kettenwerksoberleitungen in Europa mit Trends und Vergleichen sowie moderne Planungs- und Simulationstools hierfür ausgewählt.

Das Programm umfasste des Weiteren u. a.

- die Entwicklung und den Stand im Genehmigungsverfahren der Stromschienenoberleitung bei den ÖBB für eine Betriebsgeschwindigkeit von 250 km/h,
- die wirtschaftlich und technisch optimierte Erneuerung von bestehenden Oberleitungsstrukturen,
- einen Beitrag über das Instandhaltungsmanagement unter schwierigen betrieblichen und topographischen Verhältnissen,
- die Bahnstromversorgung und die Richtlinien für die Oberleitungsinstandhaltung bei der DB Netz AG sowie die Messsysteme zur Qualitätskontrolle von Oberleitungen.

In ergänzenden Beiträgen wurden moderne maschinenunterstützte Montageverfahren für eine effiziente Montage bei hoher, gleich bleibender Qualität sowie für die Instandhaltung von Oberleitungen – mit entsprechenden Erfahrungsberichten - vorgestellt, dazu die neueste Maschinen- und Arbeitstechnologie von modernen gleisgebundenen Arbeitsmaschinen.

Die Tagung brachte des weiteren eine aktuelle Information über das derzeit größte Tunnelprojekt – den Gotthardbasistunnel. Hierzu wurden insbesondere die Bahnstromversorgung und die Oberleitungsausführung vorgestellt.

Letztlich hat diese Fachtagung auch zu einem intensiveren Verständnis der aktuellen Entwicklungen in der Normung beigetragen.

Die Teilnahme von über 150 Experten hat gezeigt, dass zu diesem speziellen Fachbereich der Eisenbahninfrastruktur ein großer Bedarf an Information und an Erfahrungsaustausch besteht.

Die Teilnehmer an dieser Fachtagung konnten sich darüber hinaus unmittelbar über die Techniken, die Neuerungen und die Verfahren gegenseitig informieren.

Zusätzlich wurden in den Pausen natürlich die Chancen des „Netzwerkens“ genutzt und bestehende weiter ausgebaut.

Den Vortragenden, den Organisatoren und den Mitarbeitern am Seminar sowie den Sponsoren darf an dieser Stelle für den Einsatz und das Gelingen nochmals gedankt werden.

*Dipl.-Ing. Manfred Irsigler
Lektor Technische Universitäten Wien und Graz*

Veranstaltungen 2011

- Im Frühjahr 2011 plant der polnische Mitgliedsverband **SITK** in Zusammenarbeit mit der **UEEIV** ein Seminar zum Thema „Planung von Hochgeschwindigkeitsstrecken“. Über eine Teilnahme unserer Fördermitglieder sowie weiterer interessierter Unternehmen würden wir uns freuen.
- Geplant im ersten Halbjahr 2011 - **UEEIV-ŽID**-Seminar in Serbien
- Geplant für Mitte 2011 - **UEEIV-AFFI-CIFI**-Seminar zum Thema „Freight Operators“

Weitere Informationen zu unseren geplanten Veranstaltungen erhalten Sie unter UEEIV, Kaiserstraße 61, 60329 Frankfurt am Main, E-Mail: ueeiv@t-online.de, www.ueeiv.com

UEEIV-Vorstands- und Präsidiums- / Beiratssitzung am 22.09.2010 in Berlin



Blick auf einen Teil der Teilnehmer

Die Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände hielt ihre diesjährige Vorstandssitzung mit anschließender Präsidiums- / Beiratssitzung am 22. September 2010 in Berlin ab. Von den 24 Mitgliedsverbänden waren 15 vertreten, die meisten durch ihre jeweiligen Präsidenten und / oder Geschäftsführer.

Präsident Riessberger bat zu Beginn der Vorstandssitzung alle Teilnehmer, sich zu Ehren und zum Andenken unseres verstorbenen Vizepräsidenten und späteren Ehrenpräsidenten **Ing. Walter Raming** sowie unseres langjährigen Beiratsmitglieds **Dipl.-Ing. Josef Harbecke** von den Plätzen zu einer Gedenkminute zu erheben. Wir haben ihnen viel zu verdanken und werden sie nicht vergessen.

Das Präsidium der UEEIV legte gemäß Tagesordnung und nach den Regularien Rechenschaft für seine Tätigkeit ab und brachte die in den vergangenen 2 Jahren organisierten Veranstaltungen in Erinnerung. Dabei wurde im Besonderen nochmals das mit großem Erfolg durchgeführte Seminar „Fahrleitungsbau mit System“ erwähnt, das am 28. September 2009 in Graz stattfand. Eine Folgeveranstaltung hat aufgrund des großen Interesses in Fulda am 09. November 2010 stattgefunden (s. Bericht S. 2 und 3).

Der von Schatzmeister Dipl.-Ing. Sebastian Rutz, Schweiz, erstellte Bericht zur finanziellen Situation des Verbandes zeigte ein ausgeglichenes Ergebnis auf erneut bescheidenem Niveau. Die für die Zukunft beabsichtigten Aktivitäten werden nur bei einer Besserung der finanziellen Möglichkeiten realisierbar sein.

Weitere Punkte auf der Tagesordnung waren die Zertifizierung zum EURAIL-ING (s. Berichte S. 10-12) sowie Änderungen im Beirat, für den ein neuer Vorsitzender zu wählen war. Dieser Punkt wurde in der darauf folgenden Sitzung des Präsidiums gemeinsam mit dem Beirat auf die nächste Beiratssitzung verschoben, da nur ein kleiner Teil der Beiratsmitglieder aus terminlichen Gründen anwesend sein konnte.

Eine ausführliche Berichterstattung einzelner Mitgliedsverbände über den Stand der Eisenbahnen und über die Tätigkeiten in den einzelnen europäischen Staaten galt der gegenseitigen Information. Stark herauszuhören war dabei der immer stärker in Erscheinung tretende Mangel an befähigten Eisenbahn-Ingenieuren.

Ralf Richter
Schriftführer UEEIV

Berichte aus den Mitgliedsverbänden



ŽID - Serbien

ŽID - Eisenbahn-Ingenieur-Gesellschaft aus Novi Sad - ist seit 2009 Mitglied der UEEIV. ŽID ist in den Fachbereichen des Eisenbahnwesens speziell engagiert in

- Herausgabe von Zeitschriften und Fachpublikationen (speziell Gefahrguttransporte)
- Fachtagungen mit internationalem Charakter (speziell Gefahrguttransporte und weitere aktuelle Themen)
- Teilnahme an öffentlichen Diskussionen einzelner Vorschriften und Gesetzesvorlagen, etc.
- Kontrollen und Aufsichten
- Zusammenarbeit mit gleichen oder ähnlichen nationalen und ausländischen Organisationen im gesamten Eisenbahnbetrieb (zurzeit insbesondere mit der UEEIV)

Auf Staatsebene bestehen zurzeit Ziele, einen europäischen Standard zu erreichen, was sich allerdings als schwierig erweist. Im Moment sind die Zuständigkeiten für einzelne Wirtschaftsbereiche noch ungenügend oder unklar definiert, und das stellt ein Problem bei der Realisierung von konkreten Projekten dar - vor allem die Zuständigkeit der Eisenbahninfrastruktur in Vojvodina betreffend. Diesbezüglich gibt es jedoch Anzeichen, dass bis Ende des Jahres 2010 vieles verändert werden könnte und damit der Weg für die Realisierung der vorgesehenen Aktivitäten von ŽID, und die konkrete Zusammenarbeit mit der UEEIV, frei gegeben werden kann.

Bis dahin sollte man die Zusammenarbeit auf eine Aktivität fokussieren die sich auf die Zertifizierung zum EURAIL-ING richtet. Die Einrichtung eines Nationalen Zertifizierungsbüros in Serbien ist konkret geplant, erste Gespräche haben bereits stattgefunden. Bis Ende des Jahres wird ein neues Nationales Zertifizierungsbüro in Serbien aktiv arbeiten können. Gerade in Serbien besteht ein großes Interesse seitens der Ingenieure, einen nachweisbar europäisch qualifizierten Standard zu erreichen, sodass damit ein viel versprechendes Ziel kurzfristig erreichbar sein wird.

Die Organisation eines ursprünglich für den Herbst 2010 mit der UEEIV geplanten Seminars wird in anbeacht der innenpolitischen Situation auf die erste Hälfte des Jahres 2011 verschoben werden müssen.

Des Weiteren ist eine Ausweitung der Verlagstätigkeit von ŽID, möglichst in enger Zusammenarbeit und mit Unterstützung der UEEIV geplant. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Erarbeitung von Fachliteratur und Fachpublikationen, die im gesamten Europa vertrieben werden sollen.

In diesem Zusammenhang muss jedoch nochmals darauf hingewiesen werden, dass ŽID eine sich selbstfinanzierende Organisation ist, die über sehr beschränkte Finanzmittel, aber über großes Fachpotential verfügt.

Die zukünftigen Pläne im internationalen Rahmen sind Folgende:

- Schulungen (Zertifizierung von Eisenbahningenieuren und Sachverständigen, die insbesondere eine beratende Tätigkeit beim Umschlag gefährlicher Güter übernehmen)
- Verlagstätigkeit (aktive Teilnahme von Sachverständigen aus Europa, einschließlich Einschaltung von UEEIV)
- Organisation internationaler Fachtagungen (thematisch an aktuellen eisenbahnspezifischen Problemen ausgerichtet)
- Bautätigkeit (gerichtet auf infrastrukturelle Eingriffe bei Industriegleisen sowie auch bei öffentlichen Gleisen).

*Milan Antonijević, Dipl.-Ing.
Präsident ŽID
(in überarbeiteten Auszügen)*



Polen

Der Verein der Verkehrsingenieure und -techniker der Republik Polen (SITK) übt seine Tätigkeit in 29 Niederlassungen in Polen aus.

Von 8. bis 9. Mai 2010 fand in Solina (Süd-Ost Polen) eine ordentliche Vollversammlung statt. Sie rechnete die Tätigkeit des Vereins ab und diskutierte die Entwicklung auf dem Gebiet der polnischen Transportinfrastruktur. Es wurde eine neue Besetzung der Statutorgane - Präsident, Mitglieder des Vorstandes, Revisionskommission und Kollegialgericht - gewählt. Als Präsident wurde wieder Herr Prof. Antoni Szydło sowie als erster Stellvertreter Herr Dr. Ing. Andrzej Żurkowski gewählt. Die Vollversammlung erarbeitete das Tätigkeitsprogramm für die Wahlperiode 2010 -2014.



Der Verein SITK gibt weiter die drei Monatszeitschriften: „Verkehrsübersicht“, „Übersicht für das Straßenwesen“ und „Stadt- und Nahverkehr“ heraus.



Vom 27. Mai bis 12. Juni 2010 hat zum vierten Mal die Veranstaltung „Eisenbahntechnik“ stattgefunden. Die Tage begannen mit einer 2-tägigen internationalen Konferenz unter dem Titel „ERTMS in Mittel- und Ost Europa. Entwicklungs-, Realisierung - und Finanzierungsprogramm“. Diese Konferenz wurde mit der Beteiligung der UEEIV, des polnischen Eisenbahninstituts und der PKP Polnische Eisenbahnlagen AG organisiert.

*Tadeusz Kaczmarek, SITK
Präsidium UEEIV*



Also during the year 2010, CIFI developed a very intensive activity (as usual, in average 90-100 events per year, taking into account congress, seminars, lectures, technical visits).

Among the most important events, the Seminars on the Energy savings in Railways (Milano, 25th January), on the railway centres of Milan (Milan, 18th March) and Rome (Rome, 15th April), on Technologies in Railways (Naples, 16th April), on Maintenance, innovation and accessibility of the railway network (Turin, 8th and 9th June), on the integrated system of transports in the Mediterranean area (Bari, 18th June), the 4th National Seminar on Tramway system (Rome, 30th September - 1st October), the Workshop on SCMT system (Milan, 7 October), on Developments and perspectives of Railway Signalling (Pistoia, 19th November), besides the sequence of "Afternoons of the Quality (Rome) and the yearly Awards for students and to the authors of the best articles in the CIFI magazines (Rome, 10th July).

The club tour 2010 in the West Coast USA-Canada (end of May) let to have an important view of the railway system in this area and of the urban transport as well. Other technical visits were done in Belgium, England and

Netherlands (21st - 24th April), to the tramway system of Florence (12th July) and to InnoTrans 2010 (Berlin, 23rd -26th September).

Among the new publications of CIFI in 2010 are the books "The railway vehicle - freight wagons" and "Safety equipment - Failures management and maintenance works".

Concerning the railway situation in Italy, after the opening to the revenue service of the last parts (Bologna-Firenze and Novara-Milano) of the complete HS connection North-South Turin-Milan-Bologna-Florence-Rome-Naples, occurred at the end of 2009. The substantial reduction of the travel time and the higher number of trains, railway got in 2010 a very strong increase of passengers (+ 22% in the connection between Milan and Rome and + 30% between Rome and Naples) achieving the first place (55% of the market) in the competition with aircrafts (34%) and cars (11%).

*Dr. Luigi Morisi
UEEIV Presidency
Secretary General of CIFI*

[GdI AdI]

association des ingénieurs des transports publics
gesellschaft der ingenieure des öffentlichen verkehrs

Schweiz - 100 Jahre GdI / Verleihung Goldene Schiene

Hundertsechzehn Ingenieure der SBB gründeten 1910 die Gesellschaft der Ingenieure der SBB (GdI) in der Absicht, „die kollegialen Beziehungen unter ihren Mitgliedern zu pflegen und die Standesinteressen sowohl in ethischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht zu wahren und zu fördern“. In den seither verflochtenen hundert Jahren haben sich sowohl die Bahn wie auch ihr Umfeld stark verändert. Auch die Rolle der Ingenieure ist eine andere geworden und Hochschulabsolventen anderer Fachrichtungen sind heute wesentlich zahlreicher. Auch diese können heute GdI-Mitglied werden, sofern sie in einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs tätig sind.

1910 steckte die Elektrifizierung der Bahnnetze

noch in den Kinderschuhen. Fünfundzwanzig Jahre später wurde die automatische Zugsicherung eingeführt, 1960 – also vor fünfzig Jahren – war die Elektrifizierung des SBB-Netzes abgeschlossen, rund zwanzig Jahre später, 1982, wurde der Taktfahrplan eingeführt, dann kamen die „schlanke Infrastruktur“ mit der Reduktion der Anlagen auf das wirklich Nötige und der vollständigen Restrukturierung des Betriebs, die Bahn 2000 und die Neuen Alpentransversalen.

Alle großen technischen, betrieblichen und verkehrlichen Neuerungen dieser hundert Jahre wurden von Mitgliedern der GdI mit entwickelt und maßgeblich mit gestaltet. Heute kümmern sich fast tausend Mitglieder der GdI um ein öV-Netz,

das die Passagierzahlen in den Stosszeiten trotz verdichtetem Takt und doppelstöckigen Fahrzeugen (auch bei den Postbussen) kaum mehr bewältigt. Nach den revidierten Statuten der Gdl stehen heute im Vordergrund „die Förderung des Austauschs von Fachwissen und Innovationen im öffentlichen Verkehr sowie die Pflege von kollegialen Beziehungen unter den Mitgliedern über organisatorische Nahtstellen hinweg“.

Genau das ist es, was der öffentliche Verkehr heute braucht: Eine ganzheitliche Sichtweise über die Grenzen – und wir möchten ergänzen: auch über die Landesgrenzen – hinweg. Seit 1924 organisiert die Gdl regelmäßig Auslandskursionen und seit dem Gründungsjahr des Dachverbandes der Europäischen Eisenbahn-Ingenieur-Verbände UEEIV ist die Gdl Mitglied.

Nicht nur die im Text geschilderten „Wirkleistungen“ der Gdl wie der Taktfahrplan oder die seit fünfundzwanzig Jahren verliehene Goldene Schiene, auch die Leistungen und Wirkungen, die Bilder im Kopf des Betrachters wecken, sind Teil der Gdl. Diese Bilder haben ausserdem den Vorteil, sprachunabhängig zu sein. Das ist nicht nur in der viersprachigen Schweiz wichtig, sondern auch im internationalen Umgang und Verkehr. 2010 hat die Gdl die Goldene Schiene dem Kanton Graubünden und der Rhätischen Bahn verliehen, deren Bernina-Linie auch gerade hundert Jahre alt wird.

Rätoromanisch, Deutsch und Italienisch sind die Sprachen des Kantons Graubünden und seiner Bahn, und so ist denn auch die Urkunde, die die Goldene Schiene begleitet, dreisprachig, wobei – mit einem Augenzwinkern – die Überschrift des italienischen Textes der fünften Landessprache, dem Englischen, entstammt.

Der Kanton Graubünden erhält die Goldene Schiene für sein stetes Engagement zugunsten seiner Bahn. Mit dem Ziel eines nachhaltigen und leistungsfähigen Verkehrssystems hat er deren Infrastruktur ständig ausgebaut und ergänzt.

Die Rhätische Bahn erhält die Goldene Schiene für ihre technischen Pionierleistungen bei Fahrzeugen und Infrastruktur, ihre Beharrlichkeit und Ausdauer im Kampf mit den Naturgewalten sowie für die umfassende Erschließung des ganzen Kantons für den Personen- und Güterverkehr.

Die gemeinsamen Anstrengungen von Kanton und Bahn führten zur Aufnahme in das Unesco- Weltkulturerbe.

Dies ist unter anderem Ausdruck dafür, wie sehr der öffentliche Verkehr die Öffentlichkeit bewegt, und welchen Einfluss und welche Bedeutung der öV und seine Fachzeitschriften und Ingenieure auch in einer Zeit der Medienüberflutung mit leichten und schreienden Inhalten und der Straßenüberflutung mit starken und lauten Fahrzeugen haben.

Gdl, Schweiz (in Auszügen)

Anmerkung der Redaktion:

Der Vorstand der Gdl hat sich bereit erklärt, die Festschrift zum 100-jährigen Bestehen der Gdl für alle Mitgliedsverbände der UEEIV zur Verfügung zu stellen. Diese Festschrift kann auf Anfrage bei der UEEIV von allen interessierten Mitgliedsverbänden angefordert werden.

Deutschland

Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure wählt neuen Präsidenten

Auf dem 38. Bundeskongress vom 22. bis 24. Oktober 2010 in Rostock-Warnemünde wurde Dipl.-Ing. Klaus Junker zum neuen Präsidenten des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V. gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Prof. Dr.-Ing. Lothar Fendrich an, der nach 6 Jahren Amtszeit nicht wieder zur Verfügung stand.

Unter dem Motto „Ingenieure gestalten Verkehre“ hatte der VDEI zu seinem 38. Bundeskongress vom 22. bis 24.10.2010 nach Rostock-Warnemünde eingeladen.

Höhepunkt der Veranstaltung waren neben den Fachvorträgen auf dem Ingenieurtag, wo namhafte Referenten aus dem BMVBS, dem Schweriner Landesministerium und der DB AG zur verkehrlichen Entwicklung der Infrastruktur im Nordosten der Republik - Schwerpunkt Schiene - interessante Vorträge hielten, die Neuwahlen zum Präsidium des Verbandes.

Prof. Dr.-Ing. Lothar Fendrich stand nach 2 Wahlperioden über insgesamt 6 Jahre nicht wieder zur Verfügung. Als sein Nachfolger wurde Dipl.-Ing. Klaus Junker von den Delegierten gewählt, der als Bevollmächtigter des Vorstands für Eisenbahnbetrieb bei der DB AG tätig ist.

Als weiteres neues Mitglied kam Dipl.-Ing. Ewald Klüe ins Präsidium, der Dipl.-Ing. Hubert Lehnhäuser nach 15 Jahren Tätigkeit als Bundesschatzmeister folgt.

Beiden wurde für ihr langjähriges ehrenamtliches Engagement von den Delegierten großes Lob ausgesprochen. Bestätigt in ihren Ämtern wurden die Vizepräsidenten Dipl.-Ing. Roland Hubatschek, Dipl.-Ing. Manfred Kehr und der Bundesschriftführer Dipl.-Ing. Bernd Gruhn.



Dipl.-Ing. Klaus Junker

Bei den Vorsitzenden der Fachbereiche – in dieser Position gleichzeitig auch Präsidiumsmitglieder – gab es keine Veränderungen. Der Fachbereich Infrastruktur liegt weiterhin in den bewährten Händen von Dipl.-Ing. Reiner Altmann, Dipl.-Ing. Thomas Hanusch verantwortet die Fahrzeuge, Dipl.-Ing. Richard Huber die Technische Ausrüstung und Dipl.-Ing. Rainer Paes die Verkehrs- und Betriebssteuerung.

Der neue Präsident Klaus Junker betonte in einer kurzen Ansprache, dass er den begonnenen Weg der Öffnung des VDEI für alle Ingenieure aus dem System des Spurgeführten Verkehrs fortsetzen und gleichzeitig auch die Nähe zur DB AG – als dem größten Arbeitgeber in der Bahnbranche mit dem höchsten Potential für neue Mitglieder – gezielt suchen wird. Mit dem Vorstand der DB AG und Verantwortlichen aus dem Bahnsektor, beispielsweise aus dem BMVBS und dem Eisenbahn-Bundesamt, sind Gespräche zur Unterstützung des VDEI bei seinen satzungsgemäßen Aufgaben zur Fortbildung aller Ingenieure aus dem Bahnsektor geplant.

*Dr.-Ing. Hartmut Jeschke
Geschäftsführer und Pressesprecher des VDEI*

Zertifizierung EURAIL-ING

Zertifizierungsbericht

Über 350 Ingenieure aus 16 Ländern Europas wurden in den 11 Jahren der Zertifizierung „Europäischer Eisenbahningenieur – EURAIL-ING“ zertifiziert. Der 4. Ingenieurtag in Deutschland wurde zum Anlass genommen, dem 200. deutschen Ingenieur seine Urkunde zu überreichen.

Schrittmacher bei der europäischen Zertifizierung sind weiterhin die Bauingenieure. Hier, wie auch in den anderen Bereichen gibt es noch erhebliche Potenziale für den Erwerb dieser hochwertigen Zertifizierung. Sie hebt den Eisenbahningenieur mit seinen speziellen Fähigkeiten aus der Masse der Ingenieure heraus und verleiht ihm einen besonderen Stellenwert.

Für die Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Zertifizierung sind in Zukunft noch größere Anstrengungen erforderlich. Geplant ist, die Eigenveranstaltungen der Mitgliedsverbände für eine aktive Werbung und die Möglichkeiten der öffentlichen Übergabe der Zertifikate auf Kongressen und Symposien verstärkt zu nutzen sowie Informationsblätter prinzipiell auszulegen. Auch in den Web-Auftritten der Verbände sollen die Informationen zum EURAIL-ING noch vordergründiger platziert werden.

In der Eisenbahntechnik vollziehen sich europaweit grundlegende Veränderungen: ETCS-Standards, Anpassung der Fahrzeugzulassung und ERA-Vorgaben für ein Sicherheitsmanagementsystem, um nur einige zu nennen. Das sind nur einige Felder, die den Ingenieuren zukunfts-trächtige Wirkungsmöglichkeiten öffnen, aber auch gleichzeitig die Anforderungen auf ein neues Niveau heben.

Seitens der Unternehmen, egal ob Eisenbahnverkehrs- oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen, müssen aber auch langfristige Strategien erarbeitet werden, die eine qualifizierte Personalentwicklung mit einschließen. Davon und von einer nachhaltigen technologischen Veränderung ist aber im Moment wenig zu spüren. Es besteht die akute Gefahr, dass Chancen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern verpasst werden, wenn die Eisenbahningenieure nicht in den Europäisierungsprozess einbezogen werden.

Die Effizienz der Wertschöpfungskette ist nicht allein durch Innovationen zu heben. Das gelingt auch nicht durch den Abbau von Fachpersonal, sondern durch Ausschöpfung, durch konsequente Leistungsstimulanz des vorhandenen Potentials. Dafür muss man aber seine Know-how-Träger erst identifizieren. Das wird einfacher durch zertifiziertes Personal. Nur das ist in der Lage, vorhandene Ideen praxiswirksam umzusetzen und mit den Anforderungen des Marktes zu verknüpfen. So ist ein allseitiger Erfolg garantiert.

Wenn sich dieses Gedankengut durchsetzt, wird auch die Zertifizierung sich weiterhin positiv gestalten.

Dem entsprechend werden auch die Arbeitsinhalte des Lenkungsgremiums gestaltet:

- Analyse der Zertifikate
- Auswertung von Erfahrungsberichten
- Erweiterung und Umgestaltung des Zertifizierungsprozederes
- Einrichtung neuer Nationaler Zertifizierungsbüros (NZB) - Planungen gibt es beim ZID und VdEA,
- Anerkennung des Zertifikats durch die UIC, CER und ERA
- Vertiefung der Kontakte mit nationalen Eisenbahngagenturen
- Maßnahmen zur Popularisierung des Zertifikats
- Einführung eines Pins als Erkennungszeichen der Zertifikatsträger
- Schutz der Marke „EURAIL-ING“ durch das Europäische Patentamt
- Verstärkung der Bestrebungen zur Anerkennungen des Zertifikates durch Eisenbahn- und Industrieunternehmen.
- Verstärkung der Internetwerbung

Alle Aktivitäten haben das Ziel, die Qualität der Zertifizierung und den Stellenwert weiter zu erhöhen.

*Dipl.-Ing. Wilfried Lorenz – EURAIL-ING
Leiter des Lenkungsgremiums*

200. Zertifikat „EURAIL-ING“ in Deutschland vergeben



V.l. Prof. Dr. Klaus Rießberger, Dipl.-Ing. Lutz Peter, Dipl.-Ing. Wilfried Lorenz

Anlässlich des 4. Ingeieurtages am 22.10.2010 in Rostock-Warnemünde wurde das 200. Zertifikat „EURAIL-ING“ in Deutschland durch die UEEIV an Dipl.-Ing. Lutz Peter aus Chemnitz übergeben.

Prof. Dr. Klaus Riessberger, Präsident der UEEIV, konnte in seiner Laudatio nicht umhin, auch auf einen aktuellen Trend einzugehen.

Verkehrsunternehmen äußern vermehrt, dass es keinen Bedarf mehr an Ingenieuren gibt. Das Potenzial der Ingenieure wäre inzwischen im europäischen, nationalen und innerbetrieblichen Regelwerken verankert und bedarf keiner ergänzenden kreativen Umsetzung. Der Präsident warnte: Diese irriige Auffassung kann Unternehmen ernsthaft schädigen.

Ein probates Mittel, um diesem Bestreben entgegenzuwirken, ist die Zertifizierung von Ingenieuren.

Lutz Peter hat diesen Weg beschritten und reiht sich nun in die Gemeinschaft von über 350 europaweit agierenden Europäischen Eisenbahningenieuren ein.

Das 200. Zertifikat in Deutschland erhielt ein würdiger Vertreter der Ingenieur Gilde. Peter verfügt über zwei Abschlüsse. Er ist Diplomingenieur für Fahrzeugtechnik und Hochbauingenieur.

Sein Berufsweg begann bei der Deutschen Reichsbahn. Nach den Studien in Dresden und Leipzig sammelte er Erfahrungen als Transportleiter bei einem Bauprojekt in Kasachstan.

Nach dem Wechsel zu einem Ingenieurbüro war Peter u.a. an der Sanierung der Bahnsteighalle Dresden-Neustadt und bei Straßenbaumaßnahmen beteiligt.

Die größte berufliche Herausforderung ist für ihn immer die, die aktuell anstehenden Aufgaben

bestens zu meistern.

Eine der schönsten Aufgaben in seiner beruflichen Laufbahn war die Mitwirkung im Zeitraum von 2006 – 2009 am Bau der sicherheitstechnischen Nachrüstungen am Arlbergtunnel. Die Arbeit bei der Österreichischen Bundesbahn ermöglichte ihm, andere Sichtweisen und Herangehensweisen kennenzulernen und die Eigenen neu zu überdenken.

Das Zertifikat „EURAIL-ING“ hält Peter für ein wichtiges Instrument, um dem Standard, der von qualifizierten Ingenieuren gefordert wird, gerecht zu werden und zu demonstrieren, was Fachkompetenz bedeutet.

Am Gespräch mit Mitgliedern des VDEI schätzt er gerade diese und den Austausch von Informationen. Dadurch wurde er auf die Zertifizierung zum "EURAIL-ING" aufmerksam.

Besonders für junge Ingenieure ist der VDEI aus seiner Sicht eine gute Möglichkeit, vom Erfahrungsschatz erfahrener Ingenieuren zu partizipieren.

Des Weiteren würdigt er, dass der Verband vielfältige Möglichkeiten der Information, der Fort- und Weiterbildung bietet. Vom VDEI erwartet Peter eine Beratung der Ingenieure in Fragen der täglichen Berufsausübung, frühzeitige Hinweise auf Veränderungen am Markt und Wege zur Stärkung der Chancen seiner Mitglieder im Wettbewerb.

So wie auch bei Lutz Peter ist die Resonanz der Zertifizierten durchgehend positiv. Immer wieder wird das Zertifikat als Qualitätsnachweis angeführt. Es ist nur zu hoffen, dass sich diese Erkenntnis noch stärker bei Arbeitgebern und Auftragnehmern durchsetzt. Es ist ein Gebot der Zeit, dass bei der Personalentwicklung und Auftragsvergabe, verstärkt darauf eingegangen werden muss.

Die Spezifik des Eisenbahningenieurs hebt sich heraus aus der allgemeinen Ingenieurausbildung. Es bedarf dieser zusätzlichen Qualifikation, um die Aufgaben eines modernen und vielseitigen Verkehrsunternehmens auch in Zukunft zu bewältigen.

Eisenbahningenieure dürfen sich diese Möglichkeit des persönlichen Qualitätsnachweises nicht entgehen lassen, denn die Karriere liegt weitestgehend in den eigenen Händen!

*Dipl.-Ing. Wilfried Lorenz – EURAIL-ING
Leiter des Lenkungs gremiums*

Zertifizierung von Gleisbaumaschinenführern

Die UEEIV ist bestrebt, die Zertifizierungstätigkeit weiter auszubauen.

Auf Anregung der Firma Plasser & Theurer wurde vom Leiter des Lenkungsremiums Zertifizierung „EURAIL-ING“, ein Prozedere für die Zertifizierung von Gleisbaumaschinenführern ausgearbeitet. Anlass waren Forderungen verschiedener Bahnunternehmen für den Einsatz von qualifiziertem Maschinenpersonal bei Gleisbaumaßnahmen zur Sicherung einer hohen Qualität der Arbeiten. Durch Zertifizierungen sollen anhand von definierten Anforderungsprofilen Qualifikationsmerkmale geprüft und deren Qualität durch ein Kompetenzzertifikat attestiert werden. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass gesicherte und aktuelle Kenntnisse zu folgenden Wissensbereichen vorliegen:

- Aufbau und Wirkungsweise der Gleisbaumaschinen
- Mess- und Regelsysteme der Gleisbaumaschinen
- Wartung der Gleisbaumaschinen
- Bedienung von Steuereinrichtungen der Gleisbaumaschinen
- Maßnahmen bei Störungen an Gleisbaumaschinen
- Gleisgeometrie / Gleisparameter gemäß Richtlinien der Bahnen
- Gleisbau- und -instandhaltungsverfahren
- Einsatzpraxis
- Qualitätssicherung der ausgeführten Arbeiten mit Gleisbaumaschinen
- Brand-, Gesundheits- und Arbeitsschutz

Ein gangbarer Weg ist die Zertifizierung. Durch die Neutralität der UEEIV und die Erfahrungen bei der Personalzertifizierung bot sich die Ansiedlung dieser Aufgabe beim Zentralen Zertifizierungsbüro an. Das neu erstellte Qualitätsmanagementhandbuch wird künftig für beide Zertifizierungen gelten. Das Zertifizierungshandbuch für die Gleisbaumaschinenführer weicht aber erheblich vom bisherigen Prozedere ab.

Das Zertifikat wird nur vergeben, wenn der praktische Einsatz des Maschinenführers qualitativ nachgewiesen wurde. Erst dann kann die Anmeldung für eine Prüfung erfolgen, die aus einem schriftlichen, einem mündlichen und einem praktischen Teil besteht. Die Zertifizierung erfolgt für fünf Jahre.

Für die Steuerung der Prozesse und Anleitung sowie Überwachung des Zentralen Zertifizierungsbüros wird ein gesondertes Kompetenzgremium geschaffen, das sich auch mit der Weiterentwicklung des Prozedere und des Prüfungsfragen- und -übungspools beschäftigt.

Diesem Kompetenzgremium sollen Personen angehören, die Gewähr für eine unabhängige Ausübung dieser Tätigkeit bieten. Es sollen Persönlichkeiten sein, die die Bedeutung der Arbeit der Zertifizierungsstelle für Wirtschaft und Verbraucher übersehen und die Tragweite von Beschlüssen abschätzen können.

Die Handbücher und Managementunterlagen wurden mit Plasser & Theurer abgestimmt und für die Akkreditierung vorbereitet. Danach soll die Pilotzertifizierung im ersten Halbjahr 2011 in Deutschland erfolgen. Dazu werden die entsprechenden Prüfungsbeauftragten berufen und geschult. Besondere Beachtung finden dabei die vorhandenen Fachkenntnisse der Technik und der Prüfungspsychologie sowie die Wahrung der Neutralität des Personals.

Nach Abschluss der Testphase soll das Verfahren auf andere Länder und Gleisbaumaschinenanbieter ausgedehnt werden.

*Dipl.-Ing. Wilfried Lorenz – EURAIL-ING
Leiter des Lenkungsremiums*

Verschiedenes

Nachruf auf Ing. Walter Raming



Am 28. September 2009 verstarb Ing. Walter Raming, viele Jahre Verkaufsdirektor der Firma Plasser&Theurer, Vizepräsident und später Ehrenpräsident der Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV) sowie Ehrenmitglied unserer Mitgliedsverbände ÖVG und VDEI. Sein Name ist untrennbar mit der Einführung der mechanisierten Gleiserhaltung, mit der weitergehenden Mechanisierung der großen Bauarbeiten am Eisenbahn-Oberbau und mit der Entwicklung der Rolle der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft als Veranstalterin internationaler Tagungen verbunden.

Nach der Absolvierung der damaligen Gewerbeschule in Wien (heute Höhere Technische Lehranstalt) trat er seinen Militärdienst an, den er unversehr überlebte. Seine erste Anstellung fand er als Techniker bei der Firma Kores, einer zu dieser Zeit führenden Wiener Firma auf dem Gebiet der Schreibwaren. Dort war es auch, dass er am Verkauf Interesse fand.

Schon bald nach der Gründung der Firma Plasser&Theurer trat er 1962 in deren noch sehr kleine Verkaufsorganisation ein und baute diese „in seinen Ländern“ Deutschland, Schweiz, Niederlande, Italien und Spanien kontinuierlich aus. Die steigende Bereitschaft der Bahnverwaltungen zum Ersatz der anstrengenden Handarbeit bei der Erhaltung und dem Bau von Eisenbahngleisen innovative, mechanisierte Methoden anzuwenden, brachte ihm einerseits einen wachsenden Markt und andererseits auch die Aufgabe, Wünsche der Kunden in seiner Firma zu realisieren. Dies tat er mit dem größten Erfolg.

Sein besonderes, bleibendes Verdienst aber ist es, eine Initiative zur Zusammenführung von Bahnverwaltungen, Industrie und Hochschulen mit dem Ziel einer gemeinsamen Beschäftigung mit dem Thema „Gleisbau“ zuwege gebracht zu haben. Bis heute trifft sich der „Arbeitskreis Oberbau“ im Rahmen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) regelmäßig. Mit der ersten der nunmehr schon traditionellen ÖVG-Tagungen zu Fragen der Eisenbahn-Infrastruktur, welche im Frühjahr 1973 an der Technischen Universität Graz abgehalten wurde, hat er – wohl ohne dies so zu beabsichtigen – eine bis heute anhaltende Aktivität ins Leben gerufen, die in regelmäßigen Zeitabständen Verantwortliche für den Gleisbau zusammenbringt.

Sein Arbeitsstil war gekennzeichnet von sorgfältiger Vorbereitung und präziser, gestraffter Verhandlungsführung. Herumreden war seine Sache nicht. Manche mögen ihn als herausfordernden, manchmal mürrischen Zeitgenossen in Erinnerung haben, doch konnte er genauso ein umgänglicher, zu guten Späßen aufgelegter Kollege sein, der Loyalität zur Aufgabe und gemeinsame Bemühungen überaus zu schätzen wusste.

Mit Ing. Walter Raming hat uns ein Pionier der modernen Eisenbahn verlassen, der sozusagen im Hintergrund sehr viel an positiver Veränderung bewirkt hat. Alle, die ihn gekannt haben, werden ihn in guter Erinnerung behalten.

*Prof. Dr. Klaus Riessberger
Präsident*

Josef Harbecke verstorben



Am 26.06.2010 ist Josef Harbecke nach kurzer schwerer Krankheit verstorben.

Harbecke, der am 10. Mai 1939 in Bochum geboren wurde, wuchs in Küstelberg im Hochsauerland auf. Dort ging er zur Volksschule, anschließend zu den Oberschulen in Medebach und Winterberg. Es folgte eine Ausbildung zum Mauerer, ein Beruf, den er auch einige Zeit ausübte. Nebenbei erwarb er die Fachschulreife, um 1960 ein Studium an der staatlichen Ingenieurschule für Bauwesen in Essen aufnehmen zu können. Hier absolvierte er im Juli 1963 erfolgreich seine Prüfung zum Ingenieur für Bauwesen.

Nach dem Studium begann Josef Harbecke im August 1963 seinen beruflichen Weg als Bauingenieur in der Abteilung Tief- und Oberbau der Bauunternehmung E.Heitkamp in Wanne-Eickel. Der Firmengruppe Heitkamp blieb er bis zu seiner Pensionierung im Mai 2004 treu. 2001 wurde er Geschäftsführer der neu gegründeten Heitkamp Rail GmbH und Generalbevollmächtigter der Bauunternehmung Heitkamp.

Neben seiner Tätigkeit im Hause Heitkamp engagierte sich Josef Harbecke in verschiedenen Verbänden und Organisationen zur Förderung des Eisenbahnwesens allgemein und des Eisenbahningenieurs im Besonderen. So begleitete er über viele Jahre die Arbeit der Landesfachabteilung Eisenbahnbau NRW im Hauptverband der deutschen Bauindustrie, zuletzt als deren Vorsitzender.

Josef Harbecke war mit der Firma Heitkamp eines der Gründungsmitglieder im EFRTC, einem Verband, in dem sich namhafte europäische Gleisbauunternehmen zusammengeschlossen haben.

Ebenso war er aktiv im Dachverband der Europäischen Eisenbahn-Ingenieur-Verbände, der UEEIV, dessen Beirat er bis zu seinem Ausscheiden aus dem Berufsleben angehörte, sowie im Verband der deutschen Eisenbahningenieure dem VDEI und im Beirat der Fachzeitschrift Eisenbahningenieur. Im VDEI-Bezirk Essen vermittelte Josef Harbecke Fachexkursionen und bereicherte durch sein Fachwissen viele Diskussionen und Fachbeiträge.

Ein weiteres Betätigungsfeld für Josef Harbecke war die Ausbildung und Förderung des Nachwuchses. So engagierte er sich beispielsweise für die Ausbildung von Werkpolierern im Ausbildungszentrum der deutschen Bauindustrie in Hamm.

Josef Harbecke verkörperte wie kaum ein zweiter den Eisenbahningenieur und den Eisenbahnbau für das Bauunternehmen Heitkamp. Seine Aufrichtigkeit und Verlässlichkeit schätzten nicht nur seine Mitarbeiter sondern auch seine Geschäftspartner im In- und Ausland. Er war ein Fachmann, der sich in allen Bereichen des Eisenbahnbaus auskannte, der zu überzeugen wusste und das Wesentliche immer im Auge behielt.

Herr Harbecke hinterlässt eine Frau und einen erwachsenen Sohn.

Wir verlieren mit Josef Harbecke einen exzellenten Fachmann, Ratgeber, Kollegen und Freund.

von Joachim Korn , VDEI-Bezirk Essen (in Auszügen)

Tagungsbericht „Verenja Osoba Doprava“ (Public Passenger Transport) in Bratislava

Am 7. und 8. September 2010 fand in Bratislava-Petrzalka ein von der Wissenschaftlich-Technischen Gesellschaft der Slowakei (SVST-D) veranstalteter Kongress zu Fragen des öffentlichen Verkehrs statt, wobei der schienengebundene Nahverkehr im Zentrum der Referate stand.

Zu Beginn wurden die aktuellen Entwicklungen – zum Teil durchaus kritisch – kommentiert, wobei insbesondere der Verkehrsminister der jüngst abgetretenen Regierung, Herr Doz. Dr. Antonin Peltram zu pointierten Aussagen griff, die nicht unwidersprochen blieben, aber jedenfalls für eine angeregte Diskussion sorgten.

Die prägnante Darstellung des Projektes „Zentralbahnhof Wien“ durch Herrn Dr. Hartig, ÖBB Infrastruktur, hinterließ einen deutlichen Eindruck.

Vom Präsidenten der UEEIV, Prof. Dr. Klaus Riessberger, wurde der Hintergrund und die Vorgangsweise zur Erreichung einer Zertifizierung zum „EURAIL-ING“ dargelegt.

Im weiteren Verlauf der zweitägigen Tagung – nur am ersten Tag war ein Slowakisch/Englisch-Dolmetscher verfügbar – wurden vor allem regionale Erschließungsprobleme diskutiert, wobei die meisten Beiträge von den Technischen Hochschulen in Zilina/Slowakei, sowie Praha und Plzen/Tschechien, kamen. Auch die Fahrzeugindustrie beider Länder war mit einer Reihe von Vorträgen vertreten.

Mit dem Vorsitzenden der Slowakischen Wissenschaftlich-Technischen Gesellschaft, Herrn Dipl.-Ing. Milan Klubal wurde unsere Einladung zum Beitritt zur UEEIV besprochen und auf die Kontakte mit Herrn Dipl.-Ing. Brinkmann in Vruty Bezug genommen. Herr Klubal bestätigte das weiterhin bestehende Interesse und verwies auf die bevorstehende Generalversammlung des SVST-D am 14.9.2010, bei welcher der entsprechende Beschluss gefasst werden soll.

Prof. Dr. Klaus Riessberger
Präsident



*Frohe Festtage
Meilleurs Voeux
Season's Greetings*

*wünscht allen unseren
Mitgliedsverbänden
und
Förderfirmen*

Das Präsidium der UEEIV



Impressum

**UNION EUROPÄISCHER EISENBAHN-INGENIEUR-VERBÄNDE
UNION OF EUROPEAN RAILWAY ENGINEER ASSOCIATIONS
UNION DES ASSOCIATIONS EUROPÉENNES D'INGÉNIEURS FERROVIAIRES**

Herausgeber:

UEEIV

Kaiserstr. 61

D – 60329 Frankfurt am Main

Telefon

0049 (0) 69 - 25 93 29

Fax

0049 (0) 69 - 25 92 20

E-Mail

ueeiv@t-online.de

Homepage

www.ueeiv.com

An unsere Mitgliedsverbände und Fördermitglieder

Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Kontaktdaten umgehend mit.

Auch über Anregungen und Beiträge zu unserem Union Report würden wir uns sehr freuen.