

ZUG ZUM ZIEL

AUSGABE 1/2017



*Jetzt ist aber
höchste Eisenbahn!*

Bitte einsteigen!

Höchste Eisenbahn, dass wir dieses Heft herausbringen“, stellten wir im Januar bei unserer Redaktionsbesprechung fest. Was ja auch zutreffend ist, schließlich kommt mit diesem Heft die Einladung zu unserer Jahrestagung und wir hoffen, dass viele von Ihnen die Einladung annehmen und mitkommen. Übrigens kann man auch als Tagesgast dazustoßen.

Höchste Eisenbahn“ haben wir daraufhin zum Heftthema gemacht und wollen uns gerne ein wenig mit Ihnen umschauen, woher diese Redensart kommt und wie sich die höchste Eisenbahnstrecke über dem Meeresspiegel so anfühlt.

Außerdem finde ich, dass wir Menschen oft ein bisschen sind wie diese hübsche Eisenbahn auf dem Titelbild: Wir sind recht schnell stolz, einen Gipfel erklimmen zu haben und übersehen, dass es noch Größeres gibt – so wie den Berg, der im Hintergrund ist. Manchmal sind wir in Bezug auf unsichtbare Dinge wie Glauben und Jesus genauso – man sieht es ja nicht: Wer weiß, ob es Jesus tatsächlich so gab und ob er das war – ist? – was er behauptet(e) zu sein? Für mich als Christ ist er „höher als das Höchste“. Es lohnt sich, sich mit ihm auseinanderzusetzen.

Viel Freude beim Lesen wünscht
Hanna Kimpel



Bitte einsteigen!	2
Es ist die allerhöchste Eisenbahn	3
Unterwegs auf der höchsten Eisenbahn	4
Unsichtbare Signale – ETCS	6
Die Sache mit Jesus	8
Kurzporträt Michael Engelke	11
Warum heißt diese Zeitschrift ZUG ZUM ZIEL? . .	12
Infos und Termine	13
CVDE-Jahrestagung	14

ZUG ZUM ZIEL

IMPRESSUM

Herausgeber:

Christliche Vereinigung
Deutscher Eisenbahner -Eisen-
bahnermission-
(CVDE)

Vorsitzender:

Jochen Geis
Im Löken 60
44339 Dortmund
jochen.geis@cvde.de

Redaktion:

Hanna Kimpel
hanna.kimpel@cvde.de
und Mitarbeiter

Adressänderungen/Versand:

Auf den Hüpperpaulen 9
37194 Bodenfelde
wolfgang.borchert@cvde.de

Gestaltung, Layout, Satz:

Daniel Saarbourg,
Ettlingen

Konto der CVDE-Kassenstelle:

Sparda-Bank Hessen eG
IBAN DE54 5009 0500
0000 9503 29

Bildnachweis:

Titel, S. 3, 6 – 10, 12, 13, 15:
Daniel Saarbourg
S. 4/5: W. Windhausen,
www.wikivoyage.org
S. 14: CVJM Haus Elsenburg

INHALT

Woher kommt eigentlich die Redensart:

„Es ist allerhöchste Eisenbahn“?

Der Berliner Journalist, Schriftsteller und Verleger Adolf Glasbrenner (1810 – 1876) verfasste recht erfolgreiche Groschenhefte, meist im Berliner Dialekt, die das Alltagsleben der einfachen Menschen ebenso spitzzüngig wie treffend beschrieben.

Knapp daneben

In einer seiner Possen „Ein Heiratsantrag in der Niederwallstraße“ spielt der zerstreute Briefträger Bornike die Hauptrolle. Bornike bringt andauernd seine Sätze durcheinander, vertauscht unablässig Wörter miteinander und liegt daher oft mit dem, was er sagt, knapp daneben. Zu seinem zukünftigen Schwiegervater sagt er,


▼ *Der Zug der Kandertalbahn versetzt seine Fahrgäste stimmig in die Zeit rund um das Jahr 1900. Gleich hinter der Lok ist der Gepäckwagen mit Postabteil eingereiht.*



▲ *Dieser historische Gepäckwagen mit abschließbarem Post-Abteil stammt aus der Zeit, in der das Zitat mit der allerhöchsten Eisenbahn aufkam. Er ist Baujahr 1894 und wird auf der Kandertal-Museumsbahn betriebsfähig erhalten. Auf Nebenbahnen mit wenig Gepäck- und Postaufkommen waren solche kombinierten Wagen im Einsatz.*

nachdem die Bedingungen für eine Hochzeit geklärt sind: „Diese Tochter is ganz hinreichend, ich heirate ihre Mitgift.“ Bald darauf bricht er hastig auf, weil ihm einfällt, dass die Post

aus Leipzig, die er austragen muss, längst mit dem Zug eingetroffen ist. Seine Eile entschuldigt er mit den Worten: „Es ist die *allerhöchste Eisenbahn*, die Zeit is schon vor drei Stunden ankommen.“

Nicht nur die Zeit bzw. Eisenbahn kam an, sondern auch diese Art Humor. So gut, dass sich dieses Zitat im Gedächtnis festsetzte und sich allmählich zur Redewendung wandelte, obwohl der Urheber in Vergessenheit geriet. 

Quelle: www.redensarten.net



Unterwegs auf der höchsten Eisenbahn: Im geheimnisvollen Tibet

Die Eisenbahntrasse (im Bild links diagonal nach hinten) führt durch unwirtliches Gelände im Tibetischen Hochland vor eindrucksvoller Bergkulisse.

Wir schreiben das Jahr 2007. Erst im Jahr zuvor hat die „höchste Eisenbahn“ ihren Betrieb aufgenommen. Es ist Oktober, eine gute Zeit für eine Reise über das Dach der Welt.

Unser Zug fährt gegen Mitternacht von Xining der Hauptstadt der Chinesischen Provinz Qinghai in Nordwestchina ab. Dieser Zug, die Qinghai-Tibetbahn, führt über Golmud nach Lhasa. Alle Waggons werden mit Sauerstoff versorgt, weil dieser Zug im Kunlun-Shan Gebirge am Tanggula-Pass in Tibet eine Höhe von 5.072 Meter überschreitet. Ein Spezialabteil mit medizinischer Einrichtung steht zur Verfügung. Jeder Zug besteht aus zwei Schlafwagen 1. Klasse, acht Schlafwagen 2. Klasse und

vier normalen Waggons mit Sitzmöglichkeiten sowie einem Restaurantwaggon. Die Geschwindigkeit auf der 1.972 km langen Strecke liegt zumeist bei etwa 110 km/h.

Herden wilder Tiere

In der Wartehalle des Bahnhofes befinden sich außer einigen Touristen viele Tibeter, die wieder nach Hause fahren wollen. In ihren farbenfrohen Trachten geben sie ein stimmungsvolles und fröhliches Bild ab.

Auch viele Chinesen nutzen den Zug.

Nachdem wir es uns in unserem Abteil bequem gemacht haben, werden die Begrüßungsblumen von der Schaffnerin wieder abgeräumt. Diese zieren dann am nächsten Morgen die Restauranttische. Zum Chinesischen Frühstück begeben wir uns in den Restaurantwagen und sind tief beeindruckt von dieser Höhenlandschaft mit ihrem unnatürlich blauen Himmel. Gelegentlich beobachten wir Herden wilder

Die tibetischen Fahrgäste sind beim ersten Halt wenig beeindruckt von der Wirkung der Höhe, die bei uns Europäern schon ein Schwindelgefühl auslöst.



Esel, Gazellen und Yaks, die in dieser kargen Landschaft noch leben können. Sie sind eine der Hauptnahrungsquellen der Tibeter. Am frühen Vormittag erreichen wir Golmud, unser erster und einziger Halt. Beim Verlassen des Zuges merken wir körperlich schon die Höhe. Die Strecke von Golmud nach Lhasa führt über knapp zweitausend Brücken, Tunnel und Viadukte, eine Zahl, die beeindruckt und uns die Dimension dieser Strecke erneut vor Augen führt. Die Volksrepublik China investierte Milliarden in dieses Prestigeobjekt.

Trasse im Permafrost

Zur Sicherung der Bahntrasse wurden Zehntausende von Kühlstäben entlang der Strecke eingebaut, die, analog der Ölpipeline-Kühlung in Alaska, den Boden mit einem Kühlmittel vor Temperaturschwankungen bzw. Erwärmung schützen. Die Trasse wurde im Permafrostboden gebaut, sodass ihre Stabilität auf einer konstant kalten Temperatur des Bodens beruht. Als eine weitere Schutzmaßnahme wurden quadratische Flächen mit einer Steinumrandung über weite Flächen an der Trasse in Handarbeit angelegt. In ihnen bricht sich der immer über die Landschaft fegende Wind, formt



kleine Wirbel und soll so den Untergrund kühlen.


Zunächst ist es die Wüstenlandschaft südlich von Golmud, die uns in den Bann zieht. Dann erspüren wir Nomaden, die mit ihren Yak-Herden über das Grasland auf dem Hochplateau von Qinghai ziehen. Weit entfernt sind die zum Teil schneebedeckten Bergkuppen zu sehen und wir überqueren den Oberlauf des Yangtze. Eine besondere Sensation ist für uns das Spiel der Wolken, das sich uns vor dem unwirklich tief dunkelblauen Himmel darbietet. Auch der ewige Schnee auf den Himalaya-Gipfeln bildet einen beeindruckenden Kontrast dazu.

Höchste Bahnstation

Wir haben mittlerweile die höchste Bahnstation der Welt erreicht, Tanggula, 5068 Meter über dem Meeresspiegel. Sie wird militärisch genutzt. In dieser Höhe ist Vorsicht geboten, deshalb

nutze auch ich den zusätzlichen Sauerstoff, mit dem die Eisenbahnwagen versorgt werden. Wer sich überschätzt, büßt für seinen Übermut mit Atemnot und Schwindel.

Die Qinghai-Tibet-Eisenbahn ist kein Luxuszug. Gezogen werden die Wagen von zwei bis drei Diesellokomotiven. Der Komfort entspricht in der ersten Klasse ungefähr dem der zweiten Klasse in Deutschland. Für den recht einfachen Komfort wird der Fahrgast aber entschädigt – mit einem einzigartigen, atemberaubenden Ausblick auf die gewaltige Natur ringherum. Auf einsamen Höhen wurden Gebetsfahnen in den fünf Farben der Erde gespannt und mit Gebeten und Wünschen beschriftet. Viele von ihnen sind vom ewigen Wind schon sehr zerschissen.

Gegen elf Uhr abends fahren wir in den pompösen und überdimensionierten Bahnhof von Lhasa ein. Der Berliner Hauptbahnhof würde sich daneben sehr klein ausmachen. 

Wolfgang Windhausen



Im gigantischen Bahnhof von Lhasa

Unsichtbare Signale

Geht denn das? Diese Frage wurde vor einem reichlichen Jahr sehr häufig gestellt, als die neue Schnellfahrstrecke Erfurt – Leipzig/Halle (Saale) in Betrieb genommen wurde.

Ja – so lautet die einfache Antwort. Doch wie funktioniert dies? Wodurch werden die Zugfahrten gesichert und was ist, wenn die Funkverbindung getrennt wird?

Zunächst: Das Zugsicherungssystem ETCS, welches hier angewendet wird, ist nicht gänzlich neu. Andere Bahnverwaltungen, beispielsweise in der Schweiz, wenden dies schon seit Jahren erfolgreich an. Neu in Deutschland ist, dass dieses Zugsicherungssystem auf ca. 95 km nunmehr ausschließlich zum Einsatz kommt und keine PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) oder LZB (Linienzugbeeinflussung) dazu parallel betrieben wird. Das bedeutet zum einen, dass nur mit ETCS ausgerüstete Fahrzeuge auf dieser Strecke fahren dürfen und zum anderen, dass spezielle Regelungen für Störfälle notwendig wurden.

Vor dem Befahren der Strecke prüft das Sicherungssystem, ob das Fahrzeug exakt alle technischen Zugangsvoraussetzungen besitzt. Während der Fahrt gibt es einen ständigen Datenaustausch zwischen dem Fahrzeug und dem Com-



Ortsfeste Signale sind mit ETCS nicht nur ungültig wie auf diesem Bild – sie sind schlicht nicht mehr nötig!

putersystem der Strecke, u.a. über den Ort und die Geschwindigkeit des Zuges, die Blockbelegung und Abstände zu anderen Zügen. Wird dieser Datenaustausch unterbrochen, springen Ersatzsysteme ein, letztlich würde der Zug jedoch ggf. angehalten und die Weiterfahrt erfolgt nach festgelegten Szenarien.

Und damit kommt diese Strecke ohne Lichtsignale aus. Kein Vorsignal oder Hauptsignal, kein Rangiersi-

gnal auf den Betriebsbahnhöfen unterwegs – nichts!

Störfallszenario

Haben wir für unser persönliches Leben auch schon über „Störfallszenarien“ nachgedacht? Von Kind auf lernen wir, mit Signalen unserer Umgebung, der Familie, Freunde, Kollegen, Vorgaben, Gesetzen und... umzugehen und uns einzuordnen. Da wird auch mal ein Signal überfahren, andere sind etwas schwer zu erkennen oder gänzlich erloschen. Oder kreuzen wir bestimmte Signale für uns aus? Signale, die für uns sichtbar, hörbar oder spürbar sind, geben uns Orientierung und helfen uns Verantwortung zu übernehmen? Klare Vorgaben, die auch mal Grenzen setzen, Umgangsformen, die neuerdings oft Leitplanken genannt werden, Wertevorstellungen und Verhaltensanforderungen – dem können wir uns nicht entziehen.

Unsichtbare Verbindung

Doch hilft uns dies alles in unserem Innersten? Kennen wir die Angst bei Krankheiten, in schwierigen Situationen oder das Fragen nach dem Sinn unseres Lebens?

ETCS
European Train Control System

Als Christen wissen wir, dass wir einen Halt bei Gott haben. Zu diesem besteht eine – rational unsichtbare – Verbindung auf der persönlichen Ebene. Diese Verbindung ist von Austausch, Gebeten, Bibellesen, Gemeinschaft mit anderen Christen in vielfältiger Form geprägt, der Kern ist jedoch eine persönliche Beziehung. Und diese Verbindung kann uns vollständig ausfüllen, uns sozusagen betriebsfähig halten. Gott möchte, dass diese Verbindung zu ihm nicht abreißt.

Die Bibel berichtet von einer Situation eines Mitarbeiters von Jesus: Er konnte einfach nicht glauben, dass

Jesus, der ein paar Tage zuvor am Kreuz qualvoll starb, auferstanden sein soll und lebt. Er wollte Gewissheit, wollte es sehen und fühlen. Jesus zeigt sich ihm lebendig und beantwortet sein „ungläubiges“ Zweifeln: „... Weil du mich gesehen hast, Thomas, glaubst du. Selig sind, die nicht sehen und doch glauben!“ (Johannes 20, 29).

Wir dürfen vertrauen!

Der Bahnbetrieb zwischen Erfurt und Mitteldeutschland ist keine Glaubenssache. Technisches Know-how und klare Zugangsbestimmungen sichern den Betrieb anhand des Regelwerkes ab.

Auch wenn wir keine Signale sehen, können wir uns dem Bahnbetrieb anvertrauen. Und das dürfen wir auch auf unser persönliches Leben übertragen: Sehen wir keine Signale, in Krisen kein Land oder fühlen uns anderweitig alleingelassen: Gott sieht und kennt uns und möchte, dass wir uns bewusst mit ihm einlassen. Er kann und will uns helfen. Er weiß, dass unsere eigenen Störfallszenarien für unser Leben nur begrenzt wirken können. Eine dauerhafte Verbindung zu ihm hilft uns, unseren Lebensweg mit dem richtigen Ziel sicher zu „befahren“.



Christof Sommer

Kern des ETCS, in der Version ETCS Level 2, ist ein kontinuierlicher Informationsaustausch zwischen Fahrzeug und Gleisen. Die Strecke wird zentral elektronisch geprüft und freigegeben, die Züge von der Betriebszentrale geleitet. Sogenannte Eurobalisen, magnetisch gekoppelte Transponder auf der Strecke,

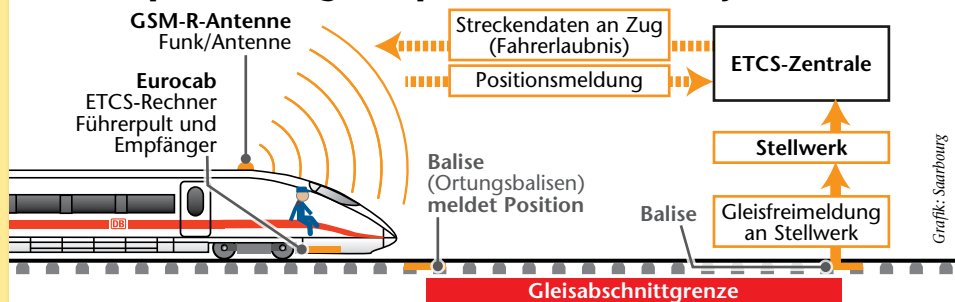
funktionieren als elektronische Kilometersteine. Sie übertragen standortbezogene Informationen an das Fahrzeug - Position und Verlauf des Zuges sind damit immer abrufbereit und steuerbar.

Stichwort ETCS

Quelle: www.deutschebahn.com

<http://www.deutschebahn.com/presse/leipzig/de/hintergrund/themendienste/10252100>

Prinzipdarstellung European Train Control System ETCS



Die Sache mit Jesus

Vielleicht fragen Sie sich, was es mit Jesus auf sich hat, warum es zum Beispiel in diesem Heft immer wieder um ihn und eine „Beziehung“ zu ihm geht. Warum glauben Menschen ausgerechnet an diesen Jesus?

Gründe, Beweise und Fragezeichen

Nun, dafür gibt es natürlich Gründe, objektive Gründe, die viele, die an Jesus glauben, als so zwingend empfinden, dass sie

mit diesen „Beweisen“ gern die ganze Welt überzeugen möchten: Jesus ist Gott, er hat Wunder getan, er ist auferstanden und lebt. Wer außer ihm hat so etwas jemals vollbracht? Allerdings gibt es offensichtlich trotz vieler Argumente in diese Richtung und trotz vieler Christen, die von ihnen überzeugt sind, keinen schlagenden Beweis dafür. Um es allerdings klarzustellen: Es gibt auch keine Beweise, die dagegen sprechen.

Jesus ist der Mensch, an dem sich unsere weltweite Zeitrechnung orientiert. Aber seit über 2000 Jahren ist er gleichzeitig eine der umstrittensten und belieb-

testen Persönlichkeiten der Geschichte. Es scheint so, als könnte niemand ihm neutral gegenüberstehen.

Ein Blick auf den Glauben – ein Blick auf Jesus

Wollen Sie sich ihre eigene Meinung zu Jesus und dem christlichen Glauben bilden? Wagen Sie das Unmögliche und versuchen

Sie einen neutral-objektiven Blick auf ihn

werfen. Ich lade Sie herzlich ein zu einem ersten Kennenlernen ein. Auch wenn Sie dabei natürlich auch mir und meiner Meinung zu ihm begegnen werden.

Der segnende Jesus als Skulptur: Die meisten Darstellungen zeigen ihn als Baby oder geknechtet. Wir Christen glauben aber, dass er auferstanden ist.

Deswegen möchte ich einen Gedanken aus dem Neuen Testament voranstellen, der von Jesus überliefert ist. Er sagte: „Wer den Willen Gottes tun will, wird erkennen, ob meine Lehre von Gott kommt oder ob ich aus mir selber rede.“ (Johannes 7,17) Rein akademisches Interesse oder ein „Man muss doch wissen, was an-



dere denken“ scheint also nicht unbedingt weiterzuführen – wohl aber ein Einlassen, ein Herantasten, ein Ausprobieren, selbst im Sinne von: „Ich glaube es (noch) nicht, aber ich versuche einmal, ob es tragfähig ist.“ Willkommen dazu.

Jesus fasziniert

Es geht in unserer westeuropäischen, religionsmüden Kultur beinahe unter, aber es stimmt: Kein Mensch hat die Weltgeschichte so nachhaltig beeinflusst wie Jesus. Die Bewegung, die er initiierte, hat inzwischen fast zwei Milliarden Anhänger. Und sie wächst weiter, gerade an Orten, wo wir vielleicht nicht damit rechnen, wie zum

Beispiel in China, wo sich ungefähr 50 Millionen Menschen als Christen bezeichnen.

Ein einflussreicher Bestseller

Jesus' Biografien, die sogenannten „Evangelien“, sind in ungefähr 1.000 Sprachen übersetzt worden. Sie haben zusammen mit den anderen Büchern der Bibel einen gewaltigen Einfluss auf Denken, Kunst und Leben von Menschen ausgeübt. Ironie des Schicksals: Selbst die aktuelle Religionskritik und die „Fundamentalismusdebatte“ gegen den christlichen Glauben haben ihre

Wurzeln im jüdisch-christlichen Denken, das ein Hinterfragen von Hierarchien und Ansprüchen aufgrund des eigenen Gewissens erst ermöglicht. Allerdings bieten die Evangelien auch eine unschätzbare Quelle an Stimmen von Zeitgenossen und Beinahe-Zeitgenossen von Jesus, die ein vielschichtiges und spannendes Bild des Mannes aus Nazareth zeichnen.

Eine veränderte Gesellschaft

Viele Menschen aus den unterschiedlichsten Kulturkrei-

sen und Gesellschaftsschichten sind sich einig darin, dass Jesus eine faszinierende Person war. Mehr noch. Dass es sich lohnt, sich näher mit ihm auseinanderzusetzen, weil das einen unmittelbaren positiven Einfluss auf den Einzelnen und die ganze Gesellschaft hat. So unterstreicht der Autor Heinrich Böll: „Selbst die allerschlechteste christliche Welt würde ich der besten heidnischen vorziehen, weil es in einer christlichen Welt Raum gibt für die, denen keine heidnische Welt je Raum gab: für Krüppel und Kranke, Alte und Schwache; und mehr noch als Raum gab es für sie: Liebe für die, die der heidnischen wie der gottlosen Welt nutzlos erschienen und erscheinen. Ich glaube an Christus, und ich glaube, dass Millionen Christen auf dieser Erde das Antlitz dieser Erde verändern könnten, und ich empfehle es der Nachdenklichkeit und der Vorstellungskraft der Zeitgenossen, sich eine Welt vorzustellen, auf der es Christus nicht gegeben hätte.“

Jesus ist real

Faszination für Jesus ist schon vorhanden, allerdings ist sie nicht die Basis für eine tiefere Beziehung zu ihm. Fasziniert bin ich auch von einem Lied, das mich berührt oder von einer



Romanfigur, die in Wirklichkeit gar nicht existiert.

Wer sich nun fragt, ob Jesus real und eine historische Person war, der denkt dabei vielleicht an die Zeitschriftenartikel, die in der Vorweihnachtszeit erscheinen und Jahr für Jahr belegen wollen, dass es doch alles ganz anders gewesen ist. Es gäbe da neue Beweise... Tatsache ist dagegen, dass die Person Jesus zu den historisch am besten bezeugten Menschen der Geschichte gehört.

Tiefe Überzeugungen


Paulus, ein Jesus-Nachfolger der ersten Generation, geht sogar so weit zu behaupten, dass es nicht nur darum geht, dass Jesus wirklich gelebt hat, sondern auch, dass er tatsächlich am Kreuz gestorben ist, begraben wurde und dann auferstanden ist. Er begründet das so: „Aber nun frage ich euch: Wenn wir predigen, dass Christus von den Toten auferstan-

den ist, wie können einige von euch da behaupten, es gäbe keine Auferstehung der Toten? Wenn es nämlich keine Auferstehung der

Toten gibt, dann ist auch Christus nicht auferstanden. Und wenn Christus nicht auferstanden ist, dann war unser Predigen wertlos, und auch euer Vertrauen auf Gott ist vergeblich...“ (1. Korinther 15,12-14).

Starke Argumente

Natürlich ist diese Herleitung von Paulus kein Beweis. Will sie auch gar nicht sein. Sie ist aber ein starkes Argument dafür, sich einmal damit auseinanderzusetzen, was an der Geschichte von Jesus wirklich dran ist. Probieren Sie es einmal. Fragen Sie Freunde und Bekannte; fragen Sie Christen, die Sie kennen, und lesen Sie einmal ein Evangelium durch, z.B. das des Arztes Lukas.

Stellen Sie sich vor, die Sache mit Jesus stimmt wirklich. Dann könnte Ihnen seine Aufforderung „Kommt mit und folgt mir nach“ (Matthäus 4,19) genauso gelten wie sein Angebot „Kommt alle her zu mir, die ihr müde seid und schwere Lasten tragt, ich will euch Ruhe schenken“ (Matthäus 11,29). 

Hauke Burgarth

Lesen Sie hier weiter: <http://gottkennen.de/die-sache-mit-jesus-gottkennen/>

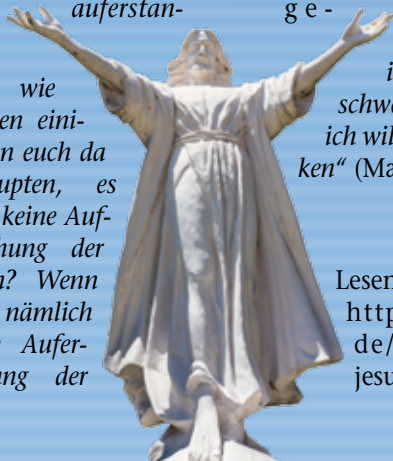
Neugierig geworden?

Wollen Sie mal wieder „aus erster Hand“ nachlesen, wie das mit Jesus war? Aber das stand doch in der Bibel, dem verstaubten, dicken Buch... oder?

Weil uns dieser Jesus in unserem eigenen Leben wichtig geworden ist, geben wir als „Christen bei der Bahn“ eine spezielle Bibel-Edition für Eisenbahner(-innen) heraus: „Signale der Hoffnung“. Die Aufmachung ist eher untypisch, das handliche Format von ca. 10 x 15 cm passt auch in die Jackentasche.

Eisenbahner(innen) kommen mit spannenden Erlebnissen und Statements zu Wort. Der Bibelteil in der Mitte enthält Neues Testament, Psalmen und Sprüche in modernem Deutsch. Vielleicht wird Ihnen die Lektüre auch zu „Signalen der Hoffnung“!

Sie können die Bibel bei einer der Kontaktadressen auf der folgenden Seite kostenlos erhalten.



KURZPORTRÄT

Z *Mein Lebensmotto:*

Lebe Dein Leben, glaube an Gott und liebe Deine Mitmenschen wie Dich selbst, auch wenn es manchmal schwerfällt.

Z *Ein wichtiger Wert ist...*

Treue und Ehrlichkeit.

Z *Freude macht mir...*

mit meiner Familie und Freunden zusammen zu sein. Da ich seit eineinhalb Jahren Papa bin, macht es mir am meisten Freude, wenn es meiner Familie gut geht.

Z *Angst macht mir...*

- Krankheit
- Hilflosigkeit
- der Gedanke, meinen Beruf nicht mehr ausüben zu können.

Z *In meinem Alltag beschäftige ich mich...*

außer mit meinem Beruf, den ich sehr gerne ausführe, vor allem mit meiner Fa-



Michael Engelke
Lokführer

Jahrgang:

1985

Familienstand

verheiratet, 1 Kind

wohnhaft in:

Lübeck

arbeitet bei:

MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH

Hobbys:

Modelleisenbahn,
Schlagzeug,
Kirchengemeinde

milie. Außerdem beschäftige ich mich wenn es geht mit meiner Modelleisenbahn. Ich mache und höre auch gern Musik und auch Hörbücher.

Z *Wenn ich bei der Bahn etwas ändern könnte...*

dann würde ich dafür sorgen, dass in Infrastruktur und Fahrzeuge investiert wird. Außerdem müsste man enger mit der Luft- und Schifffahrts- und Kraftfahrzeuglobby zusammenarbeiten. Auch eine stärkere Zusammenarbeit zwischen der staatlich getragenen DB AG und den Privatbahnen wäre mir ein großes Anliegen.

Z *„Christen bei der Bahn“ bedeutet für mich...*

Sehr viel! Zum Beispiel haben wir die Eisenbahnerbibel „Signale er Hoffnung“ und die Kalender zum Weitergeben. Außerdem können wir uns als Berufskollegen zum Beten treffen und mit ihnen ins Gespräch kommen.

Warum heißt diese Zeitschrift „ZUG ZUM ZIEL“?



Im übertragenen Sinne spricht man ja auch vom „Zug des Lebens“. Er hat verschiedene Stationen: prägende Erlebnisse, besondere Meilensteine oder Dinge, die man im Leben erreichen möchte.

„Nur nicht aus der Ruhe bringen lassen“, sagte jener Herr, dem man erklärte, dass

sein Fahrschein zwar in Ordnung, doch der Zug, in dem er saß, der falsche sei. *„Die Gegend ist doch angenehm und auch sein Sitz ist sehr bequem.“* Diese Liedzeilen von dem Liedermacher Manfred Siebald machen es ganz klar: **Der beste Zug nützt nichts, wenn er nicht in die richtige Richtung fährt.** Für uns als Christen

(bei der Bahn) ist es besonders wichtig, dass unser „Zug des Lebens“ zu Gott unterwegs ist. Während unserer irdischen Lebensreise können wir in diesen Zug ein oder umsteigen. Aber nicht allein dieses Ziel, auch der Weg ist lohnend. Man reist vielleicht nicht nur in der Polsterklasse – aber die Fahrt ist spannend und erfüllt.

Wer ist eigentlich Christ, wie wird man Christ?

Wir glauben, dass Gott diese Welt geschaffen hat und er die Menschen bedingungslos liebt. Weil der Mensch sich aber von ihm losgesagt hat und ihn oft missachtet, hat der vollkommene und allmächtige Gott seinen Sohn Jesus Christus auf diese Erde geschickt.


Er wollte damit **eine Brücke zu den Menschen** bauen. Jesus Christus zeigte den Menschen in Wort und Tat, was Gottes Liebe bedeutet und nahm mit seinem Ster-

ben am Kreuz stellvertretend die Schuld aller Menschen auf sich, die sie von Gott trennt.

Wer dieses Geheimnis verstanden hat, ist an der „Umsteigestation“ angekommen, an der er in diesen „Zug zum Ziel“ einsteigen kann. Für ihn (oder sie) **ist der Weg frei** zu einem Leben als Christ unter der Leitung von Gottes Geist – und später einmal zu einem unbegrenzten Leben bei Gott. Christen glauben,

dass Gott Gebet hört. Das macht frei von Lasten, gibt Kraft für das Leben und Hoffnung für die Zukunft.

Gott zwingt keinen. Wenn Sie im Gebet einen Schritt des Vertrauens auf Gott hinwagen, wird er Ihnen entgegen kommen!

Wenn Sie an dieser Stelle Rat und Hilfe brauchen, wenden Sie sich an Christen in Ihrer Umgebung oder an uns! **Wir freuen uns sehr, wenn Sie Kontakt mit uns aufnehmen!** 



Kontaktadressen

Norden: Peter Hagel

Pütjerweg 10 • 21244 Buchholz
Tel.: 041 81-29 32 19 • peter.hagel@cvde.de

Berlin: Hans-Jürgen Schwarze

Theodorstraße 18 • 12623 Berlin • Tel.: 030-99 28 52 06 • hans-juergen.schwarze@cvde.de

Nordrhein-Westfalen: Ralf Koch

Hundhauser Berg 2 • 51570 Windeck-Imhausen
Tel.: 02292-72 57 • ralf.koch@cvde.de

Sachsen/Thüringen: Christof Sommer

Nordstr. 13 • OT Kühren • 04808 Wurzen
Tel.: 0342 61-6 20 96 • christof.sommer@cvde.de

Pfalz/Saar: Klaus Walper

Franz-Werfel-Straße 7 • 55122 Mainz
Tel.: 0 61 31-38 40 40 • klaus.walper@cvde.de

Hessen: Helmut Hosch

Lupinenweg 59 • 61118 Bad Vilbel
Tel.: 0 61 01-80 20 63 • helmut.hosch@cvde.de

Baden-Württemberg: Hartmut Berner

Alexanderstr. 3/1 • 73733 Esslingen
Tel.: 07 11-37 55 12 • hartmut.berner@cvde.de

Bayern: Roland Fröhlich

Rosenstraße 28a • 85521 Riemerling
Tel.: 089-60 60 05 01 • roland.froehlich@cvde.de

Geschäftsstelle: Im Löken 60 • 44339 Dortmund
info@cvde.de • www.cvde.de

International: www.railway-mission.net

CVDE-Termine

Deutschlandweiter CVDE-Gebetstag 2017

- 17.3., 14 – 17 Uhr: München**, Richelstr. 1, Raum 3-S-078
- 18.3., 10 – 13 Uhr: Mainz**, FEG Mainz, Kurt-Schumacher-Straße 43, Abolung in Mainz Hbf möglich
- 18.3., 10:00 Uhr: Stuttgart**, E und M-Technik, Bahnhof 12, (in 3 Min. vom S-Bahnhof Stuttgart-Zuffenhausen erreichbar)
- 18.3., 10 – 12 Uhr: Düsseldorf**, Willi-Becker-Allee 11, 8. Etage, Klingel: Kommunikation
- 18.3., 10 – 14 Uhr: Berlin**, Bahnhofsmision im Berliner Hbf
- 18.3., 11 – 13 Uhr: Hamburg**, Hbf, Hachmannplatz 16 („Keksdose“), Raum 312

18.3., ab 13 Uhr: Marburg Hbf. Info unter 0157 58 38 27 74

18.3., 13:30 Uhr: Leipzig, Richard-Wagner-Str. 1, 4. Etage, Raum 402

21. – 23.04.17: Gemeinschaft erleben bei der **CVDE-Jahrestagung in Kaub am Rhein**. Informationen und Anmeldung: s. S. 14/15

10. – 16.09.17: Fit&Fun-Woche in Spiez/CH: Entdecke fantastische Regionen in den Voralpen und dem Berner Oberland durch geführte Bike Touren. Infos unter www.railhope.ch

20. – 22.10.17: Blekendorf/Ostsee, CVDE-Wochenende, Information und Anmeldung bei Peter Hagel

CVDE-Jahrestagung 21.– 23. April 2017

„Weitersagen und Weitergeben“

Tagungsort:

Haus Elsenburg
Adolfstraße 14
56349 Kaub
www.haus-elsenburg.de

Anreise:

Mit der Bahn (VIAS) bis zum Bahnhof **Kaub**. Fußweg zum Tagungsort ca. 10 Minuten. (Abholung am Freitag bei Bedarf möglich)



Haus Elsenburg

Preise:

Tagungspreis mit Vollverpflegung, pro Person;

Es gibt Ein- bis Drei-Bettzimmer, davon 30 Zimmer mit DU/WC (1 behindertengerecht) sowie 10 Zimmer mit Waschbecken und Etagen-DU/WC.

DZ/Dreierz. m. DU/WC | **Etagen-DU/WC**

Kinderpreise:

0 bis 5 Jahre	0,- € 0,- €
6 bis 12 Jahre	71,- € 59,- €
13 bis 16 Jahre	85,- € 71,- €

Azubis/ Studenten:

(17 bis 25 Jahre) 112,- € | **100,- €**

Erwachsene (ab 26 Jahren):

DZ/DreierZ.	129,- € 117,- €
Einzelzimmer	149,- € 137,- €

Anmeldung:

Anmeldeschluss: **18.03.2017**

an: Matthias Schneider

Am Leutewitzer Park 11

01157 Dresden

matthias.schneider@cvde.de

Fax: 03 51 - 42 41 75 40

Konto: Sparda-Bank Hessen eG

IBAN DE54 5009 0500 0000 9503 29

Verwendungszweck: JaTa 2017 Kaub

Tagesgäste bitte auch bis 18.3. 2017

anmelden. Konferenzgebühr ab 26 Jahre:

17 € zzgl. Mittag- (M) bzw. Abendessen (A)

ab 17 Jahre: 9 € (M) und 6 € (A)

13 bis 16 Jahre: 8 € (M) und 4,50 € (A)

6 bis 12 Jahre: 6 € (M) und 3,50 € (A)

bis 5 Jahre: 0,- €

Hinweise:

Die Zimmerverteilung erfolgt nach Eingang der Anmeldungen. **Kinder** sind herzlich willkommen. Bitte Kinder mit Name und Geburtsdatum anmelden. Bitte angeben, wenn ein Kinderbett zugestellt werden soll. Das Mitbringen von **Haustieren** ist im Haus untersagt.

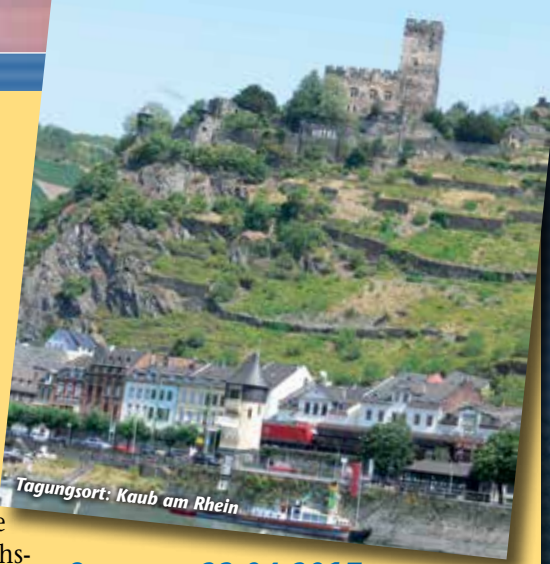
Programm

Freitag, 21.04.2017

- 16:00 h Mitgliederversammlung
„Christen bei der Bahn e.V.“
- 18:00 h offizieller Beginn mit einem
gemeinsames Abendessen
- 19:30 h Auftaktveranstaltung

Samstag, 22.04.2017

- 08:00 h Gebetszeit
- 08:35 h gemeinsames Frühstück
- 09:30 h Impulsvortrag Markus Schulze
„Literaturmission und Gesprächs-
führung“
- 12:00 h gemeinsames Mittagessen
- 13:30 h Zeit für Unternehmungen z.B.
 - Wanderung
 - Kaffee trinken
 - Kombinierte Bahn/Schiffahrt
- 16:30 h Gruppenarbeit mit Markus
Schulze „Keine Angst vor einem
Gespräch“
- 18:30 h gemeinsames Abendessen
- 19:45h CVDE Mitgliederversammlung



Tagungsort: Kaub am Rhein

Sonntag, 23.04.2017

- 08:00 h Gebetszeit
 - 08:35 h gemeinsames Frühstück
 - 10:00 h Gottesdienst
 - 12:00 h Mittagessen; Verabschiedung
ab 13:00 h: Abreise
- Am Samstag wird während der Jahresta-
gung eine Kinderbetreuung angeboten.
Das Missionswerk Heukelbach wird
während der Jahrestagung mit einem
Büchertisch vertreten sein.

Anmeldung zur CVDE-Jahrestagung von 21. bis 23. April 2017 in Kaub/Rhein

Name(n), Vorname (n),

Ankunft in Kaub (für Abholung am Freitag): _____ h

Bemerkungen:

Straße: _____ PLZ, Ort: _____

Telefon: _____ E-Mail: _____

Aufnahme in die Teilnehmerliste **nicht** erwünscht

**Die wunderbare
Einrichtung und Harmonie
des Weltalls kann
nur nach dem Plane
eines allwissenden und
allmächtigen Wesens
zustande gekommen sein.**

**Das ist und bleibt meine
letzte und höchste
Erkenntnis.**

Isaac Newton.

