Fervoja Esperantisto

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio
Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

STIFTUNG BSW

Numero 3 Julio - Septembro 2017

ICE 4
la estonto de la DB-ĉeflinia trafiko

ICE 4
die Zukunft des DB-Fernverkehrs



Testveturoj sur la nova linio Ingolstadt-München
(vd. paĝo 3, Foto: DB-Mediathek)

Testfahrten auf der neuen Strecke Ingolstadt-München
(s. Seite 3, Foto: DB-Mediathek)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
ICE 4: La estonto de la DB-ĉeflinia trafiko ...	3	ICE 4: Die Zukunft des DB-Fernverkehrs	3
Granda tago por Münster	7	Ein großer Tag für Münster	7
Decidoj de la IFEF-Komitato	9	Beschlüsse des IFEF-Komitees	9
Venonta IFK en Vroclavo	10	Kommender IFK in Wrocław (Breslau)	10
Plendo kontraŭ la fervoja administracio	11	Beschwerde gegen die Eisenbahn-Verwaltung	11
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	11



Karaj gelegantoj,

ĉiam volonte mi raportas pri pozitivaj novaĵoj koncernantaj nian asocion aŭ la german fervojon. Tie mi kalkulas la novan stacidomon de Münster kaj la koncedite ne lastdatan raporton pri la nova ICE-generacio. Observante la pasintan kvaronjaron tamen pli atentigas negativaj preslinioj.

Troviĝas tie nefunkciantaj regejoj pro bruligitaj kabloj en diversaj lokoj trans tuta Germanio. Se la informo estas kredinda, la motivo estis protesto kontraŭ la tri semajnojn poste sekvinta G20-konferenco en Hamburgo. Oni gratas sian kapon kaj serĉas la interligon. Ĉu devigo uzi la aŭtomobilon ŝanĝas la sintenon kontraŭ tiu absurda politika surscenigo? Kompreneble – la fervojo estas kaj restas facile atakebla sistemo. Atingi la celon sin lanĉi en la mediojn per relative malgranda peno ĉiam estas garantiite.

Alia temo estas la konstrucela kompletbaro de la fervoja nodo Wuppertal, urbo kun 350.000 enloĝantoj. Certe konstruado sub tiuj kondiĉoj estas kostoŝpara kaj kontentigos tiujn, kiuj kritikas, ke la fervojo konstruas malekonomie. Sed ĉu tio pravigas sendi la klientojn antaŭ la pordon kaj devigi ĉiutage pli ol centmil venantajn kaj irantajn deĵorajn vojaĝantoj en surstratajn trafikilojn – kun la risko, ke ili ne revenos? Ne utilas plori pri pasintaj tempoj. Sed mi memoras, ke la fervojo fieris pri konstruado “sub la rulanta rado”.

Almenaŭ: Ne aŭdiĝis plendoj pri troŝarĝitaj klimatizaj sistemoj. Sed kiu havu la meriton, la mizera somero aŭ al la novaj aparatoj?

Salutas vin

Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

ich berichte immer gern von positiven Neuigkeiten, die unsere Vereinigung oder die Deutsche Bahn betreffen. Dazu zähle ich das neue Bahnhofsgebäude von Münster und den zugegebenermaßen nicht mehr hochaktuellen Bericht über die neue ICE-Generation. Bei der Beobachtung des vergangenen Vierteljahres fielen mir aber eher negative Schlagzeilen auf. Dort finden sich ausgefallene Stellwerke wegen abgebrannter Kabel an verschiedenen Orten in ganz Deutschland. Wenn die Information glaubwürdig ist, war das Motiv der Protest gegen die drei Wochen später folgende G20-Konferenz in Hamburg. Man kratzt sich am Kopf und sucht die Verbindung. Soll der Zwang, das Auto zu benutzen, die Haltung gegenüber dieser absurden politischen Inszenierung verändern? Selbstverständlich – die Bahn ist und bleibt ein leicht angreifbares System. Das Ziel, sich mit relativ wenig Aufwand in die Medien zu befördern, ist immer gewährleistet.

Ein anderes Thema ist die baubedingte Vollsperrung des Eisenbahnknotens Wuppertal, einer Stadt mit 350.000 Einwohnern. Sicherlich ist das Bauen unter diesen Bedingungen kostensparend und wird die zufriedenstellen, die kritisieren, die Bahn baue unwirtschaftlich. Aber rechtfertigt das, die Kunden vor die Tür zu setzen und über Wochen täglich mehr als einhunderttausend kommende und gehende Pendler in Straßenverkehrsmittel zu zwingen – mit dem Risiko, dass sie nicht zurückkommen? Es hat keinen Sinn, vergangenen Zeiten nachzuweinen. Aber ich erinnere mich, dass die Bahn stolz war „unter dem rollenden Rad“ zu bauen.

Immerhin: Es wurden keine Klagen wegen überlasteter Klimaanlagen gehört. Aber wem gebührt der Verdienst, dem miesen Sommer oder den neuen Geräten?

Es grüßt euch

Guido Brandenburg



Kvar generacioj ICE en la bontena fabriko Berlin-Grunewald / Vier Generationen ICE im Instandhaltungswerk Berlin-Grunewald
(Foto: DB-Mediathek)

ICE 4: la estonto de la DB-ĉeflinia trafiko

346 m longa, 830 sidlokoj kaj dek du vagonoj kaj maximume 250 km/h rapida – tiuj estas la plej gravaj referencaj informoj de la ICE 4 – la “spino de la ĉeflinia trafiko”, kiel Birgit Bohle, ĉefino de DB Fernverkehr AG (akcia kompanio por ĉeflinia trafiko en la DB-konzerno) diris dum la prezento de la motorvagonaro. Per la por 5,3 miliardoj da eŭroj fikse menditaj 130 unuoj – 85 dekdu-partaj kaj 45 sep-partaj (kupleblaj) unuoj – la konzerno dum la venontaj jaroj volas kovri la plimulton de la ĉeflinia trafiko. La kadra kontrakto kun Siemens kiel ĝeneralrespondeca produktentrepreno de la motorvagonaro antaŭvidas liverkomision pri ĝis 220 ekzempleroj.

La ICE 4 ekde Decembro 2017 unue anstataŭu paŝon post paŝe la ICE 1, tiam ankaŭ la ICE 2 kaj la sep-partajn ankaŭ la lokomotivtraciatajn trajnkompletojn. La malpli longaj motorvagonaroj estos uzataj ekde fino de 2020, tiel estas la plano de DB. Ankoraŭ la teknika

ICE 4: die Zukunft des DB-Fernverkehrs

346 m lang, 830 Sitzplätze und zwölf Wagen sowie maximal 250 km/h schnell - das sind die wichtigen Eckdaten des ICE 4 - dem „Rückgrat des Fernverkehrs", wie Birgit Bohle, Chefin der DB Fernverkehr AG, bei der Präsentation des Zuges sagte. Mit den für 5,3 Mrd. EUR fest bestellten 130 Zügen - 85 zwölfteilige und 45 siebenteilige (kuppelfähige) Einheiten - will der Konzern in den nächsten Jahren das Gros des Fernverkehrs bestreiten. Der Rahmenvertrag mit Siemens als Generalunternehmer des Zuges sieht den Abruf von bis zu 220 Zügen vor.

Der ICE 4 soll ab Dezember 2017 zunächst die ICE 1 sukzessive ablösen, dann auch die ICE 2 sowie die Siebenteiler auch die lokbespannten Züge. Die kürzeren Züge kommen ab Ende 2020 zum Einsatz, so der Plan der DB. Noch liegt die Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht vor, die DB erwartet diese aber „in den nächsten Wochen". Anschließend soll

permeso de la Federacia Fervoja Oficejo ne estas preta, la DB tamen atendas ĝin "dum la venontaj semajnoj". Poste sekvu proksimume unu ĝis du monatojn daŭranta elprovofazo, antaŭ ol du el la ĝis nun konstruitaj sep motorvagonaroj komencu la provofunkcion kun pasaĝeroj inter Hamburgo kaj Munkeno. La restantaj kvin motorvagonaroj restu ĉe Siemens ĝis fino de 2017 por pliaj testoj kaj permesigaj veturoj. Celo estas 2017 ricevi la teknikan permeson por Svisio kaj ĝis 2019 por Aŭstrio.

La tekniko de la motorvagonaro kun siaj apartaj trakciaj vagonoj en kiuj estas lokitaj la kompleta trakcia tekniko kaj la gvida tekniko konsistanta el unu trajn-buso kaj unu vagonbuso jam detale estis priskribata (EI - DER EISENBAHNINGENIEUR 6/11). Ambaŭ ebligas individuan trajnkompilon el unuoj de kvin ĝis dekkvar vagonoj. Karakteriza por la ICE 4 es das la fronto. Ĝi garantias, ke la sentrakcia kondukvagono fina ne estas levata ankaŭ dum forta deflanka vento. Plue nur la finaj vagonoj havas tegitajn boĝiojn. Tie laŭ Ulrich Hobel, projektgvidanto ICE 4 ĉe DB, estas atingebla energieŝparo de 2 %, laŭlonge de la trajno la efiko tamen malkreskas. En la dek-du-parta kompilaĵo kun ses traciaj vagonoj kaj maksimuma rapido de 250 km/h la ICE 4 atingas ekveturan akcelon de 0,83 m/s^2 kiun ĝi konservas ĝis 100 km/h. La pli mallonga motorvagonaro kun tri trakciaj vagonoj estas konceptita por pli alta akcelkapablo sed atingas nur maksimume 230 km/h. Pro bremsteknikaj kaŭzoj maksimume 50% de la vagonoj en ICE 4-kompleto povas esti trakciaj vagonoj. Tiuj posedas po radakso nur du radkorpajn diskobremsilojn, la ne trakciataj interaj vagonoj aldone ankaŭ unu suraksan diskobremsilon po radakso kaj po boĝio unu elektromagnetan relefikan bremsilon.

Efika kaj komforta

Apud la tekniko por la DB tamen ankaŭ la formado de la interno estas grava punkto koncerne la ICE 4. Kiel Berthold Huber, estrarano por trafiko kaj transporto de DBAG, menciis, ke la motorvagoarno estas „efika kaj komfor-

eine rund ein bis zwei Monate dauernde Probandenphase folgen, bevor zwei der bisher gebauten sieben Züge in einen Fahrgast-Vorlaufbetrieb zwischen Hamburg und München gehen. Die restlichen fünf Züge verbleiben Siemens bis Ende 2017 für weitere Tests und Zulassungsfahrten. Ziel ist es, 2017 die Zulassung für die Schweiz und bis 2019 für Österreich zu erlangen.



Lokoj por handikapitoj en rulseĝo - kun regulebla tablo-alto
Plätze für Behinderte im Rollstuhl – mit regelbarer Tischhöhe
(Foto: DB-Mediathek)

Die Technik des Zuges mit seinen separaten Powercars, in denen die gesamte Antriebstechnik untergebracht wurde sowie die Leittechnik, bestehend aus einem Zugbus und einem Wagenbus, wurde bereits detailliert beschreiben (EI - DER EISENBAHNINGENIEUR 6/11). Beides ermöglicht individuelle Zugkonfigurationen aus Einheiten von fünf bis 14 Wagen. Charakteristisch für den ICE 4 ist die Front. Sie gewährleistet, dass der nicht angetriebene Endwagen auch bei starkem Seitenwind nicht angehoben wird. Weiter haben nur die Endwagen verkleidete Drehgestelle. Hier ist laut Ulrich Hobel, Projektleiter ICE 4 der DB, eine Energieeinsparung von ca. 2% erreichbar, über die Länge des Zuges lasse der Effekt aber nach. In der zwölfteiligen Konfiguration mit sechs Powercars und einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreicht der ICE 4 eine Anfahrbeschleunigung von 0,83 m/s^2, die er bis 100 km/h hält. Der kürzere Zug mit drei Powercars ist auf eine höhere Beschleunigung ausgelegt, erreicht dafür aber nur maximal 230 km/h. Aus bremstechnischen Gründen können maximal 50% der

ta“. Ĉi-lasta manifestiĝas en kvin punktoj

- plia komforto,
- pli bona informado,
- sendrata reto,
- bonfartiga ĉirkaŭo kaj
- senbareco kaj biciklo-lokoj.

Plej grava punkto rilate la ICE 4 certe estas la novaj seĝoj en ambaŭ klasoj. La sidpelvoj ĉiam restas rigidaj sendepende de la komfortpozicio de la seĝo. Tiel ili estas pli malgranddistance lokeblaj – po longunuo estas munteblaj pli da lokoj. Plie la persono malantaŭ la loko ne estas plu ĝenata. La duaklasa seĝo permesas unu pozician ŝanĝon, la unuaklasa du. En la unua klaso aldone ekzistas legolampoj senpere ĉe la seĝo. Sub komforto DB ankaŭ sumigas la pakaĵstokejojn kiuj nun estas lokitaj meze de la sidspaco kaj tiel observeblaj de la vojaĝantoj.



Stokejo por pakaĵo / Gepäckregal
(Foto: DB-Mediathek)

La pasaĝerinformoj enhavas ankaŭ aktualajn datenojn, ne nur de la trajno mem, ankaŭ tiuj de la konektoj. La lokrezervo nun estas montrata bone ekkoneble en la kapoapogiloj de la koridorflankaj lokoj. Pro la oferto de sendrata retalito la DB ekde jarŝanĝo estas subskribinta kontraktojn kun la tri grandaj servoj Telekom, Vodafone kaj Telefonica kaj distribuos ties disponeblajn signalojn amplifikitajn per ripetiloj. Ankaŭ la limigo de la datenokvanto anoncita de la DB-ĉefo Rüdiger Grube estos aktivigata.

Al la bonfartiga ĉirkaŭaĵo certe ankaŭ apartenas la klimatiza instalaĵo konceptita por temperatura zono de -25 °C ĝis +45 °C. Same al ĝi apartenas la tempodependa lumregulado de la LED-lampoj, testita en la novaĵelprova ICE T.

Wagen einer ICE 4-Einheit Powercars sein. Diese besitzen je Radsatz nur zwei Radscheibenbremsen, die nichtangetriebenen Mittelwagen zusätzlich noch eine Wellenbremsscheibe je Radsatz und je Drehgestell eine Magnetschienenbremse.

Effizient und komfortabel

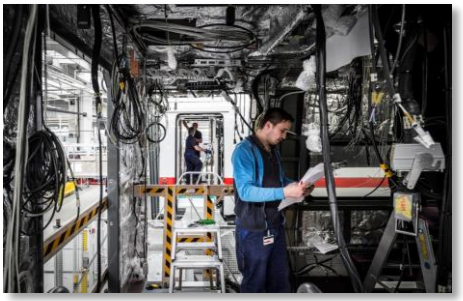
Neben der Technik ist für die DB aber auch die Innengestaltung ein wichtiger Punkt beim ICE 4. Wie Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport der DB AG, sagte, sei der Zug „effizient und komfortabel". Letzteres würde sich in fünf Punkten manifestieren:

- mehr Komfort,
- bessere Information,
- WLAN,
- Wohlfühlambiente und
- Barrierefreiheit sowie die Fahrradplätze.

Wichtigster Punkt beim ICE 4 sind sicher die neuen Sitze in beiden Klassen - die Sitzschalen bleiben immer starr, unabhängig von der Komfortstellung des Sitzes. Dadurch sind diese enger positionierbar - es lassen sich mehr Plätze pro Längeneinheit unterbringen. Zudem wird die hinter dem Sitz befindliche Person nicht mehr beeinträchtigt. Der Sitz der 2. Klasse lässt eine Verstellung zu, der der 1. Klasse zwei. In der ersten Klasse gibt es zudem Leselampen direkt am Sitz. Zum Komfort zählt die DB auch die Gepäckracks, die in unterschiedlichen Größen nun mitten im Sitzbereich - und damit im Sichtfeld der Reisenden - angeordnet sind.

Die Fahrgastinfo beinhaltet auch Echtzeitdaten; nicht nur des Zuges selbst, sondern auch die der Anschlüsse. Die Platzreservierung wird nun gut erkennbar in den Kopfstützen der Gangplätze angezeigt. Beim WLAN-Angebot hat die DB ab Jahreswechsel Verträge mit den drei großen Anbietern Telekom, Vodafone und Telefonica abgeschlossen und wird deren verfügbare Signale über Repeater verstärkt wiedergeben. Dabei wird auch die von DB-Chef Rüdiger Grube angekündigte Datenmengenbegrenzung scharf geschaltet.

Zum Wohlfühlambiente gehört sicher auch



En Krefeld estas muntataj la energiaj kaj informaj kabloj.
In Krefeld werden die Versorgungs- und Nachrichtenkabel montiert.
(Foto: DB-Mediathek)

Granda graveco ĉe ICE 4 estis atribuata al la senbara vojaĝado. Tiel la eniraj pordoj de la t.n. „speciala vagono“ levoperonon por rulseĝoj. La vagono mem en la longa motorvagonaro havas kvar, en la mallonga du lokojn por rulĉaroj kun akompananto, ĉiuj kun altoreguleblaj tabloj. Por rulseĝuloj ankaŭ la trinkeja zono de la trajno estas atingebla, tamen ne la restoracia zono (22 silokoj en la longa, 16 sidlokoj en la mallonga motorvagonaro). Aldoniĝas, ke ĉiu atentigotekstoj en la trajno estas instalitaj ankaŭ en brajlo kaj ke ekzemple la pordoj akustike signalas la malriglon.

La speciala vagono ankaŭ disponas pri fermita kupeo por malgrandaj infanoj kaj 16 sidlokojn markitajn kiel familia areo. Tie estas ankaŭ pliaj spacoj por du infanĉaroj. La koncepto pri la internaĵo de la ICE 4 estis antaŭe en originskala maketo ampleksa du vagonlongojn detale testata de la koncernatoj; ĉeestis tie ankaŭ la klienta konsilantaro de DB kaj pasaĝeraj asocioj. Sekvis multnombraj ŝanĝoj, Birgit Bohle diris al ĵurnalistoj. Efika la motorvagonaro fariĝas unuflanke pro la granda nombro de sidlokoj, aliflanke pro malpeza konstruo kaj optimuma aerodinamiko. Laŭ DB la dek-du-parta motorvagonaro kompare al la ICE 1 en funkcio foruzos ĉirkaŭ 22% malpli da energio.

Tempoplano

La subskribado de la ICx-kontrakto okazis la 15-an de Aprilo 2011. Apenaŭ tri jarojn poste komenciĝis la konstruo de la unuaj vagonoj, kiun partoprenas je granda parto – ĉirkaŭ unu die Klimaanlage, die nun für einen Temperaturbereich von -25 °C bis +45 °C ausgelegt ist. Dazu gehört aber auch die im Innovations-ICE T getestete tagesindividuelle Lichtsteuerung der LED-Beleuchtung.

Beim ICE 4 wurde großen Wert auf barrierefreies Reisen gelegt. So haben die Einstiegstüren des sogenannten „Sonderwagens" einen Hublift für Rollstühle. Der Wagen selbst hat beim Langzug vier und beim Kurzzug zwei Plätze für Rollstühle plus Begleiter, jeweils mit höhenverstellbarem Tisch. Für die Rollstuhlfahrer ist auch der Bistrobereich des Zuges erreichbar, der Restaurantbereich (22 Sitzplätze im Langzug, 16 Sitzplätze im Kurzzug) aber nicht. Hinzu kommt, dass alle Hinweise im Zug auch in Braille-Schrift angebracht sind und beispielsweise die Türen sich bei der Freigabe akustisch bemerkbar machen.

Der Sonderwagen hat aber auch das abgeschlossene Kleinkindabteil sowie 16 als Familienbereich markierte Sitze. Hier gibt es zwei weitere Stellflächen für Kinderwagen. Das Innenraumkonzept des ICE 4 wurde an einem Mock-up, das zwei Wagenkastenlängen umfasste, ausführlich mit Betroffenen im Vorfeld getestet; dabei waren auch der Kundenbeirat der DB sowie Fahrgastverbände anwesend. Im Nachgang habe es zahlreiche Änderungen gegeben, so Birgit Bohle vor Journalisten. Effizient wird der Zug zum einen durch die hohe Sitzplatzzahl, zum anderen durch Leichtbau und eine optimierte Aerodynamik. Laut DB wird der zwölfteilige Zug gegenüber dem ICE 1 im Betrieb rund 22% weniger Energie verbrauchen.

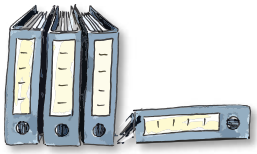
Zeitplan

Die Unterschrift zum ICx-Vertrag erfolgte am 15. April 2011. Knapp drei Jahre später begann die Fertigung der ersten Wagen, an der zu einem Großteil - rund ein Drittel - Bombardier beteiligt ist. Ende 2014 begann die Inbetriebsetzung und ab September 2015 erfolgten die Zulassungsfahrten. Ab September 2017 ist der Hochlauf der Produktion geplant - es sollen dann bis zu 19 Zwölfteiler oder bis

triono – Bombardier. Fine de 2014 komenciĝis la ekfunkciigo kaj depost Septembro 2015 okazis la veturoj por la teknika permeso. Ekde Septembro 2017 laŭplane estu akcelata la produktado – po jare estu liverataj ĝis 19 dekdu-partaj kaj ĝis 34 sep-partaj motorvagonaroj - unu vagonkesto labortage. Tio estas vera defio, opinias Martin Offer, projektgvidanto ICE 4 ĉe Siemens.

(trad. Brandenburg)

zu 34 Siebenteiler pro Jahr ausgeliefert werden - immer rund ein Wagenkasten pro Werktag. Dies sei eine echte Herausforderung, so Martin Offer, bei Siemens Projektleiter ICE 4.



Eisenbahn-Ingenieur 10/2016 (DVV-Media)



Granda tago por Münster

„Prefere ne rigardu en la ĉambrojn malantaŭe“, la kolego ĉe la bileteja tablo bremsas mian entuziasmon. „Ĝis ni estos instalintaj meblojn kaj aktoŝrankojn ankoraŭ pasos kelkaj semajnoj.“ Sed li estas kontenta post tri jaroj forlasi la konteneran vilaĝon, kiu servis kiel dumkonstrua provizoraĵo.

La inaŭguro ankoraŭ daŭras. Atendeble venis multaj scivolemuloj (kiel mi), multaj eminentuloj kaj kaj multaj ĵurnalistoj. Pri balonoj kaj

Ein großer Tag für Münster

„Sieh lieber nicht in die Zimmer hinten“, bremst der Kollege am Fahrkartenschalter meinen Enthusiasmus. „Bis wir Möbel und Aktenschränke aufgebaut haben, vergehen noch ein paar Wochen.“ Aber er ist zufrieden, nach drei Jahren das Containerdorf zu verlassen, das als bauzeitliches Provisorium gedient hat.

Die Einweihung dauert noch an. Erwartungsgemäß sind viele Neugierige gekommen (wie

muziko mi estis kalkulinta, ankaŭ pri migrantaj viandobulkoj, pri stando kun ekipaĵo por montgrimpantoj sincere ne. Mi sensukcese demandas unu el la helpantinoj pri aliro al la supraj etaĝoj – nur por invititaj gastoj.
Kun la fotoaparato en la mano mi ŝovas min tra inter la homoj kaj lasas efiki la konstruaĵon. Ĝi impresas hela kaj vasta, ne nur ĉirkaŭ la ĉefa enirejo sed entute – kaj sufiĉe la kontraŭo de tio kion Götz Alsmann iam malafable titolis “stacia necesejo”.



Tri etaĝojn alta galeri-borderita trairejo interligas nun la du enirajn halojn.
Ein drei Stockwerke hoher galeriegesäumter Durchgang verbindet nun die beiden Eingangshallen.

Vitro estas la plej grava stilelemento kaj dominas la kompletan fronton. Ĝi estas speciale tegita vitro kiu evitu la varmigon de la interno kiel en forcejo.
Kun 40 milionoj ĝi fariĝis iom pli kosta ol la taksitaj 37 (ne tre surprize ĉe projektoj, kiuj devas esti favorkalkulataj en la decidofazo).
Sed kompense ekzistas senkosta sendrata retaliro, ŝargostacioj por poŝtelefonoj, per ich), viele wichtige Leute und viele Journalisten. Mit Luftballons und Musik hatte ich gerechnet, auch mit wandernden Fleischbrötchen, mit einem Stand mit Ausstattung für Bergsteiger ehrlicherweise nicht. Ich frage erfolglos eine der Helferinnen nach dem Zugang zu den oberen Etagen – nur für geladene Gäste.



Relative sobra – la dorsflanko direktita al la kajoj
Verhältnismäßig nüchtern – die den Bahnsteigen zugewandte Rückseite

Mit der Kamera in der Hand schiebe ich mich durch die Menschen und lasse das das Gebäude auf mich wirken. Es ist hell und geräumig, nicht nur um den Haupteingang herum – und ist so ziemlich das Gegenteil dessen, was Götz Alsmann einmal unfreundlicherweise als „Bahnhofsklo“ bezeichnet hat.





La viandbula bulko hodiaŭ ne plu ĉeestas, sed la relvojaĝantaj fiŝoj.
Das Frikadellenbrötchen ist heute nicht mehr, aber die bahnreisenden Fische.

Glas ist das wichtigste Stilelement und dominiert die gesamte Front. Es ist speziell beschichtetes Glas, das das Aufheizen des Innenraums wie im Treibhaus verhindern soll.
Mit 40 Millionen ist es etwas teurer gewor-

tuŝo direkteblaj informekranoj kaj pakaĵkonservaj fakoj uzeblaj sen kontanta mono (sed ne senkoste).
Laŭdire en la domo restas ankoraŭ liberaj oficejaj areoj. Sed ĝenerale la administrantoj estas kontentaj.
Kontentaj ankaŭ estas la vojaĝantoj, kiuj direkte al la urbocentro ne plu devas „malantaŭe“ eliri kaj ĉirkaŭi la kompletan staciterenon. La granda libereco por ĉiuj tamen ne daŭros longe. Dum la unua jarduono 2018 ekrealiĝu la planoj por la orienta flanko kun hotelo, grandmagazeno kaj bicikla parkejo. Tiam la vojo longiĝos por la “orientuloj”.





La pakaĵkonservaj fakoj kaj la pagaŭtomato: La manipulo similas al parkeja aŭtomato
Die Gepäckschließfächer und der Bezahlautomat: Die Bedienung ähnelt einem Parkhausautomaten

Guido Brandenburg

den als die veranschlagten 37 (wenig überraschend bei Projekten, die in der Entscheidungsphase billig gerechnet werden müssen).
Aber dafür gibt es Internet-Zugang mit kostenlosem WLAN, Ladestationen für Mobiltelefone, durch Berührung steuerbare Auskunftsbildschirme und Gepäckschließfächer, die ohne Bargeld (aber nicht kostenlos) bedient werden können.
Dem Vernehmen nach sind im Haus noch Büroflächen frei geblieben. Aber allgemein sind die Verwalter zufrieden. Zufrieden sind auch die Reisenden, die mit Ziel Stadtmitte nicht mehr „hinten“ hinausgehen und das ganze Bahnhofsgelände umrunden müssen. Die große Freiheit für alle wird aber nicht lange dauern.



Vizio pri la stacia dorsflanko – eine Vision von der Bahnhofsrückseite

In der ersten Jahreshälfte 2018 soll begonnen werden die Pläne für die Ostseite mit einem Hotel, einem Kaufhaus und einer Fahrradgarage zu realisieren. Dann verlängern sich die Wege für die „Ostler“.

(trad. Brandenburg)

Decidoj de la IFEF-Komitato

Kiel konate la Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) estas landa asocio de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF). La regulaj kaj subtenaj membroj de GEFA tial estas samtempe asociaj membroj de IFEF. GEFA pludonas grandan parton

Beschlüsse des IFEF-Komitees

Wie bekannt ist die Deutsche Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung (GEFA) Landesverband der Internationalen Föderation der Eisenbahner-Esperantisten (IFEF). Die regulären und unterstützenden Mitglieder der GEFA sind daher gleichzeitig Verbandsmitglieder der IFEF. GEFA reicht einen großen Teil des erhaltenen Beitrags an IFEF weiter, welche derart ihre Ar-

de la ricevita kotizo al IFEF, kiu tiel financas sian laboron (kiel produkton kaj dissendon de eldonaĵoj kaj favorojn kiel rabatitan IFK-partoprenon).
La IFEF-Komitato kiel decida organo aprobis la sekvajn aldonojn en la Ĝenerala Regularo (ĜR):
§ 10, Aliĝkondiĉoj: (...) Membriĝo estas ebla por minimume du sinsekvaj jaroj.
Komento:
Membriĝon sekvas anonco tra la landa asocio kiel asocia membro, kotizpago, organizo de revu-abono kaj informo de la IFK-LKK. Tiuj paŝoj postulas minimuman kontinuecon.
(Kaze de eksiĝo post malpli ol dujara membreco kaj realiĝo IFEF postulas postpagon de unu jarkotizo.)
§ 10 Al 3) a): (...) La landa asocio indikas al la IFEF-kasisto ĝis la 31-a de Januaro la nomojn de la membroj por kiuj oni pagos.
Komento:
La senkotizaj simpatiantaj membroj de GEFA ne estas membroj de IFEF. Ĉar tamen (nur) ĉilastaj individue profitas, IFEF devas esti informita pri kiuj ili estas.

Guido Brandenburg



beit finanziert (wie Herstellung und Versand der Publikationen und Vergünstigungen wie die rabattierte Teilnahme am IFK).
Das IFEF-Komitee als Beschlussorgan hat den folgenden Ergänzungen des Allgemeinen Regelwerks (ĜR) zugestimmt:
§ 10, Beitrittsbedingungen: (...) Ein Beitritt ist möglich für mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre
Kommentar:
Dem Beitritt folgt die Meldung als Verbandsmitglied durch den Landesverband, die Beitragszahlung, die Organisation des Zeitungsversands und die Benachrichtigung des örtlichen Kongressvorbereitungsausschusses (LKK). Diese Schritte erfordern ein Minimum an Kontinuität
(Bei Austritt nach weniger als zweijähriger Mitgliedschaft und Wiedereintritt fordert die IFEF die Nachzahlung eines Jahresbeitrags.)
§ 10 AL 3) a): Der Landesverband zeigt dem IFEF-Kassierer bis zum 31. Januar die Namen der Mitglieder an für die gezahlt wird.
Kommentar:
Die beitragsfreien sympathisierenden Mitglieder sind nicht Mitglieder der IFEF. Da jedoch (nur) letztere individuell profitieren, muss IFEF wissen, um wen es sich handelt

(trad. Brandenburg)

Venonta IFK en Vroclavo

Kvankam niaj membroj simpatiantoj ne ricevas la organojn de IFEF, ili eventuale interesiĝas pri ties agado. Plej oportuna vojo estas vizito al la retpaĝo de la federacio: http://ifef.free.fr.
Troveblas tie apud multaj utilaj informoj la elŝutebla aliĝilo por la venontjara Internacia Fervojista Kongreso (IFK), la plej grava aranĝo de IFEF, kiu okazos de la 19-a ĝis la 25-a de Majo 2018 en Vroclavo (Pollando).

Guido Brandenburg

Kommender IFK in Wrocław (Breslau)

Obwohl unsere sympathisierenden Mitglieder nicht die Organe der IFEF bekommen, interessieren sie sich ggf. für deren Aktivitäten. Der günstigste Weg ist der Besuch der Internetseite der Föderation: http://ifef.free.fr.
Es finden sich dort neben viele nützlichen Informationen das herunterladbare Anmeldeformular für den nächstjährigen Internationalen Eisenbahner-Kongress (IFK), die wichtigste Veranstaltung der IFEF, der vom 19. bis zum 25. Mai 2018 in Wrocław (Polen) stattfinden wird.

(trad. Brandenburg)

Plendo kontraŭ la fervoja administracio

"Specife: Akuzo kaj plendo pri la agmaniero de la stacia personaro Niefern. Dokumentite en la horaro trajno vetruras de Niefern al Karlsruhe je la 7.24 horo matene.
La 24-an de Julio 1918 mi tial aperis je la 7.20 horo en la stacio, aĉetis bileton kaj je la 7.21 horo estis ĉe la barilo, kiam mia trajno jam enveturis. Mi turnis min al per deĵora ĉapo ekipita oficisto por trapasi la barilon. Tiu unue ne respondis mian alparolon, nur kiam mi esprimiĝis pli klare kaj al li klarigis, ke post tri minutoj ekveturos mia trajno, li opiniis: 'jam ĉio en ordo', sed tenis la barilon fermita kaj frontis plenkonscie pri sia digno al mi la etendon de la dorso. Plia klara alparolo, ke mi nepre devis uzi tiun trajnon, por kiun atingi estis sufiĉa tempo, estis malafable rebatata. Tiam mi iris al la biletvendisto kaj –kalkulante pri ties pli bona klereco - petis lin kun prusa subula afableco, ke li instigu la suboficiston ĉe la barilo min tralasi. Sed ankaŭ la bileteja oficisto klarigis, ke la viro ĉe la barilo estis prava. Fine mi do staris antaŭ la krado kaj rajtis kiel impoŝtopaganta regna civitano observi, kiel mia trajno antaŭ mia nazo forveturis.
Mi petas tial, ke tiuj oficistoj estu responsigataj



La subskribanto"

Tiu protestletero de fabrikposedanto el Kolonjo troviĝas inter la dokumentoj pri la Murg-vala linio, kiun el historia vidpunkto kaj laŭ propraj spertoj adaptante ĝin al la bezonoj de plursistema tramtrafiko prezentos al ni Eberhard Stolz, la ĉefpreleganto de nia jarkunveno en Baiersbronn.

(trad. Brandenburg)

Beschwerde gegen die Eisenbahn-Verwaltung

"Im Besonderen: Anzeige und Beschwerde über das Verhalten des Stationspersonals Niefern. Ausweislich Fahrplan geht ein Zug von Niefern nach Karlsruhe um 7.24 Uhr morgens. Am 24. Juli 1918 erschien ich daher um 7.20 Uhr auf der Station, löste ein Billet und war um 7.21 Uhr an der Sperre, als mein Zug bereits einfuhr. Ich wandte mich an den mit einer Dienstmütze versehenen Beamten, um durch die Sperre zu kommen. Derselbe antwortete auf meine Anrede zunächst nicht, erst als ich deutlicher wurde und ihm erklärte, daß in drei Minuten mein Zug fährt, meinte er: 'es sei recht', hielt die Sperre aber weiter geschlossen und drehte mir, im Vollbewusstsein seiner Würde, die Verlängerung seines Rükkens zu. Eine weitere deutliche Anrede, dass ich unbedingt diesen Zug, den zu erreichen genügend Zeit war, benutzen müsste, wurde in ruppiger Weise zurückgewiesen. Daraufhin ging ich zu dem Fahrkartenverkäufer und - mit dessen besserer Bildung rechnend – bat ihn mit preußischer Untertanenhöflichkeit, doch den Unterbeamten an der Sperre zu veranlassen, mich durchzulassen. Aber auch der Schalterbeamte erklärte, dass der Mann an der Sperre recht hätte. Ergo stand ich also nun vor dem Gitter und darf als steuerzahlender Reichsbürger zusehen, wie mir der Zug vor der Nase wegfährt.
Ich beantrage daher, daß diese Beamten zur Rechenschaft gezogen werden!

Der Unterzeichner"

Dies Protestschreiben eines Fabrikanten aus Köln findet sich unter den Dokumenten über die Murgtalbahn, die uns aus historischer Perspektive und nach eigenen Erfahrungen bei der Anpassung an die Erfordernisse des Mehrsystem-Straßenbahnverkehrs Eberhard Stolz, der Hauptreferent unserer Jahresversammlung in Baiersbronn vorstellen wird.

Guido Brandenburg
(Quelle: Klaus Scherf: Die Murgtalbahn)

Jarkunveno de GEFA en Baiersbronn

La baldaŭ okazonta jarkuveno de GEFA promesas ne nur impresojn pri la ĉarma pejzaĝo de la Nigra Arbaro kaj metio kaj kulturo la regiono. Interesa por fervojistoj kaj amikoj de la fervojo certe estos raporto pri historio kaj aktuala evoluo de la fervoja linio Murgtalbahn, per kiu ni majoritate alvojaĝos.
Nia preleganto disponas pri riĉa kolekto de spertoj el la projekto adapti la iaman unutrakan regionan linion de al Germana Fervojo al la bezonoj de la luanto Albtalbahn, kiu priservas ĝin depost la jaro 2000.
Aliĝo ankaŭ lastminuta estas ebla. Ni klopodos pri loĝigo sed ne povas garantii ĝin. La ŝancoj estas pli bonaj, ju pli frue la anonco atingos la redakcian adreson (vd. sube)

Und wer der linke Spalte hier noch nicht versteht:
Es wird auch einen Sprachkurs geben in Baiersbronn!

Guido Brandenburg

Jahresversammlung der GEFA in Baiersbronn

Die bald stattfindende Jahresversammlung der GEFA verspricht nicht nur Eindrücke von der reizenden Landschaft des Schwarzwalds und von Handwerk und Kultur der Region. Interessant für Eisenbahner und Freunde der Eisenbahn wird sicherlich der Bericht über Geschichte und aktuelle Entwicklung der Strecke Murgtalbahn, mit der wir in der Mehrzahl anreisen werden.
Unser Referent verfügt über eine reiche Sammlung an Erfahrungen aus dem Projekt, die ehemalige eingleisige Regionalstrecke der Deutschen Bahn dem Bedarf des Pächters Albtalbahn anzupassen, der sie seit dem Jahr 2000 bedient.
Eine Anmeldung in letzter Minute ist möglich. Wir werden uns um die Unterbringung bemühen, können sie aber nicht garantieren. Die Chancen sind umso besser, je früher die Meldung die Redaktionsadresse (s.u.) erreicht

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 04/2017 estos la 15.11.2017		Redaktionschluss für FE 04/2017 ist 15.11.2017	
Eldono:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.	Herausgabe:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.
Redakcio:	Guido Brandenburg	Redaktion:	Guido Brandenburg
Adreso:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt	Adresse:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt
Telefono:	02508-9107	Telefon:	02508-9107
Fakso:	02508-984511	Fax:	02508-984511
Retpoŝto:	fervoja.esperantisto@t-online.de	Email:	fervoja.esperantisto@t-online.de
Kotizkonto:		Beitragskonto:	
Nomo	BSW Esperanto Essen	Name	BSW Esperanto Essen
IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63	IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63
BIC:	GENODED1SPE	BIC:	GENODED1SPE
Donacoj estas bonvenaj sur konto:		Spenden sind willkommen auf dem Konto:	
Nomo	Karl Bernhard GEFA	Name	Karl Bernhard GEFA
IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29	IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29
BIC:	GENODEF1S12	BIC:	GENODEF1S12