# Fervoja Esperantisto

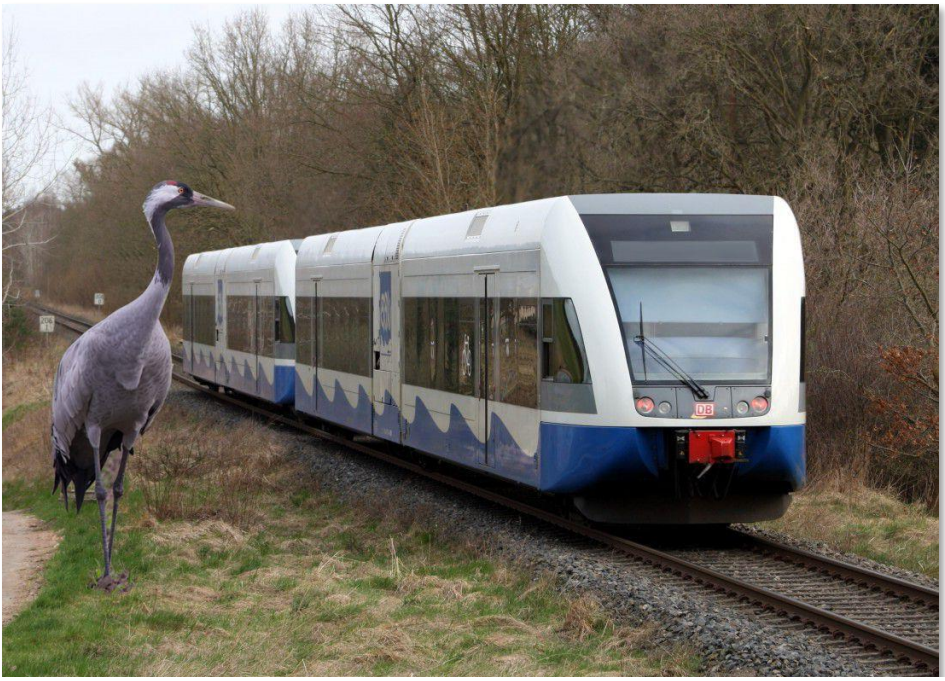
Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio
Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

STIFTUNG BSW

Numero 1 Januaro - Marto 2018


## Dum gruekskurso

## Auf Kranichfahrt



Lasta kontrolo antaŭ la vojo en la sudon
(vd. paĝo 3, bildo: muntobildo)

Eine letzte Kontrolle vor dem Weg in den Süden
(s. Seite 3, Bild: Collage)


| | | | |
|---|---|---|---|
| Karaj gelegantoj | 2 | Liebe Leserinnen und Leser | 2 |
| Malantaŭ la horizonto | 3 | Hinterm Horizont | 3 |
| Kiel aliĝi? | 4 | Wie anmelden? | 4 |
| Aliĝilo Prerow | 5 | Anmeldebogen Prerow | 5 |
| Ĉagreno garantiata | 9 | Ärger garantiert | 9 |
| Kaj kio pri Vroclavo? | 11 | Und was ist mit Wrocław? | 11 |
| GEFA-anoncoj, redakcio | 12 | GEFA-Mitteilungen, Redaktion | 12 |



**Karaj gelegantoj**,

ĉu ankoraŭ ekzistas iu, kiu nenion estas dirinta pri ciferecigo? Escepte de ni mi vidas preskaŭ neniun. Do urĝas tie ion ŝanĝi.

Ekskurso en la laboran mondon de la fervojo: Ĝi ja koncernas nin jam delonge, la ciferecigo. Origine nur la transformo de datumoj en binaran formaton ĝi fariĝis sinonimo por la kolektado, storado kaj ekspluatado de informoj. Ni scias ĝin taksi post kiam la kompaktdisko anstataŭis la sondiskon kaj ni povas aŭskulti muzikon sen hurlado, kraketoj kaj graŭlado. Ni komencas ĝin timi, ĉar ĝi donas al maŝinoj memoron, kiu esence superas la laborkapablon de la nia. La kalkulservistoj – iam ankoraŭ unuopaj estaĵoj, hodiaŭ interplektitaj en densa reto kaj parte ne plu rekoneblaj en hejtilo, televidilo aŭ ŝtelromp-averta sistemo – jam longe konkeris nian privatan ĉiutagon kaj nian laboran mondon.

Depost „Reto 2.0“ kaj „Industrio 3.0“ ni komprenas la eldonmarkon kiel signon de la ciferecigа progreso, kiu por ni peras la senton esti ĉiam paŝon malantaŭe. La „Tarifkontrakto 4.0“ de DB Netz aldonas plian ŝtupon.

Sed kio tie efektive estas nova? Tekniko dekomence pretendis anstataŭi homan laborforton – por ŝpari kostojn, diras unuaj, por liberigi kapacitojn por pli postulemaj taskoj, diras la aliaj. Kvankam la sento ne trompas ke la tekniko en tiu ludo de leporo kaj erinaco ĉiam estas je nazolongo antaŭe – tie la ciferecigo ne estas escepto – ni per klerigo kaj kvalifikigo povas multon fari por ne lasi kreski la antaŭspacon.

Kompreni teknikon kaj regi ĝin signifas ne dependigi sin de ĝi. Pri tio temas en la citita tarifkontrakto.

Guido Brandenburg

**Liebe Leserinnen und Leser,**

gibt es noch jemanden, der nichts zur Digitalisierung gesagt hat? Außer uns sehe ich da kaum einen. Es wird also höchste Zeit daran etwas zu ändern.

Ein Ausflug in die Arbeitswelt der Bahn: Sie betrifft uns ja schon längst, die Digitalisierung. Eigentlich nur die Umwandlung von Daten in ein binäres Format ist sie zum Synonym für das Sammeln, Speichern und Auswerten von Informationen geworden. Wir wissen sie zu schätzen, seit die Compact Disk die Schallplatte ersetzt hat und wir die Musik ohne Jaulen, Knacken und Rumpeln hören können. Wir beginnen sie zu fürchten, weil sie den Maschinen ein Gedächtnis gibt, das die Leistungsfähigkeit des unseren um Längen überragt. Die Rechenknechte – früher noch Einzelwesen, heute im dichten Netz verflochten und zum Teil in der Heizung, dem Fernseher oder der Einbruchsalarmanlage gar nicht mehr als solche erkennbar - haben längst unseren privaten Alltag und unsere Arbeitswelt erobert.

Seit „Web 2.0“ und „Industrie 3.0“ verstehen wir das Ausgabekürzel als Zeichen des digitalen Fortschritts, das uns selbst das Gefühl vermittelt, wir seien immer einen Schritt zurück. Der „Tarifvertrag Arbeit 4.0“ der DB Netz setzt noch einen darauf.

Aber was ist daran wirklich neu? Technik hatte von Anfang an den Anspruch, menschliche Arbeitskraft zu ersetzen - um Kosten zu sparen, sagen die einen, um Kapazitäten für anspruchsvollere Tätigkeiten freizumachen, sagen die anderen. Auch wenn uns das Gefühl nicht trügt und die Technik bei diesem Hase-Igel-Spiel wohl immer die Nase vorn hat - da ist die Digitalisierung keine Ausnahme – können wir durch Fortbildung und Qualifikation eine Menge tun, den Vorsprung nicht zu groß werden zu lassen. Technik zu verstehen und zu beherrschen heißt, sich nicht von ihr abhängig zu machen. Darum geht es in dem besagten Tarifvertrag.



Guido Brandenburg



La lumturo “Darßer Ort” proksime de Prerow – der Leuchtturm “Darßer Ort” nahe bei Prerow
(Foto: Bodo Ehrlich)

## Malantaŭ la horizonto - invito al GEFA-jarkunveno en Prerow ĉe Balta Maro

Ĉe la bordaj linioj, kie ofte mankas fiksaj objektoj por orientiĝo, la ŝiptrafiko tamen devas kalkuli pri obstakloj subakvaj, estis konstruataj lumturoj kaj indikataj en la maraj mapoj. Certa unika lumsinsekvo faras ilin rekoneblaj. Helpe de du tiaj punktoj kaj la inkludita angulo la ŝipisto povas fiksi sian pozicion je metro precize. La lumturo „Darßer Ort“ staras sur la punkto 54°28'23" N - 12°30'10" E, havas blankan lumon kaj la identigilon Fl (2+4) 22 s (flaŝlumoj en grupoj po du kaj kvar, en ciklo de 22 sekundoj). Zorgi pri tiu lumo estis respondecoplena tasko, kiun plenumis tie ĉi ĝis 1978 ankoraŭ surloka lumtura gardisto.
Kvankam depost enkonduko de GPS lumturoj kaj maraj mapoj iom perdis gravecon ili tamen

## Hinterm Horizont - Einladung zum GEFA-Jahrestreffen nach Prerow an der Ostsee

An den Küstenlinien, wo häufig feste Objekte zur Orientierung fehlen, der Schiffsverkehr aber mit Hindernissen unter Wasser rechnen muss, wurden Leuchttürme gebaut und in den Seekarten vermerkt. Ein bestimmter unverwechselbarer Lichtverlauf macht sie wiedererkennbar. Mithilfe zweier solcher Punkte und dem eingeschlossenen Winkel kann der Schiffer seine Position auf den Meter genau bestimmen. Der Leuchtturm „Darßer Ort“ steht auf dem Punkt 54°28'23" N - 12°30'10" E, hat weißes Licht und die Kennung Fl (2+4) 22 s (Blitzlichter in Gruppen von zwei und vier, im Zyklus von 22 Sekunden). Für dieses Licht zu sorgen, war eine verantwortungsvolle Aufgabe, die hier bis 1978 noch ein örtlicher

ankoraŭ ludas sian rolon en la navigado.
La loĝo- kaj aparatodomoj de la lumturaj gardistoj Darßer Ort hodiaŭ estas filioj de la Germana Muzeo por Oceanologio kaj fiŝkaptado kaj por vizitantoj certe same interesaj kiel la rigardo de la lumtura platformo (kiu tamen situas 134 ŝtupojn pli alte). Prerow, iam vilaĝo de fiŝistoj kaj maristoj depost la regreso de la velŝiptrafiko vivas majoritate de siaj vizitantoj – feriaj gastoj kaj kuracatoj.




Ĉe enirejo de la nacia parko: bonvenon, sed kun respekto petata
Am Eingang des Nationalparks: Willkommen, aber bitte mit Respekt
(Foto: Bodo Ehrlich)

Dum somero la plimulto de la gastoj pasigas la tagon sur la plaĝo por ĝui akvon kaj sunon aŭ serĉi sukcenon, kio tamen ne signifas, ke postsezone la naturo ne havas interesajn ofertojn.
Apud la vilaĝo etendiĝas la nacia parko Darß kun 4,5 mil hektarojn granda arbaro.
La bodena ĉeno, kiu dividas la la duoninsulon Fischland-Darß-Zingst de la firma tero estas ripozejo por miloj da gruoj sur ilia vojo al la sudokcidenta Eŭropo. Valoras observi ilin de la ŝipo el malgranda, tamen ne ĝena distanco. La haveno, kie tiuj gruo-ekskursoj komenciĝas, situas ĉe la „Prerow-rivero“, fakte natura kanalo, kiu post granda ŝtorma inundo estis fermata al la libera maro.
Celoj ankaŭ troviĝas enmeze de la vilaĝo - la marista preĝejo lignotura kun ŝipminiaturoj dankdonacitaj pro savo el danĝero, aŭ la Darßmuzeo en impona pensiona domo memoriganta pri la malfacila vivo en pasintaj jarcentoj.

Leuchtturmwärter wahrgenommen hat.
Auch wenn seit Einführung des GPS Leuchttürme und Seekarten etwas an Wichtigkeit eingebüßt haben, spielen sie immer noch ihre Rolle in der Navigation.
Die Wohn- und Gerätehäuser des Leuchtturmwärters Darßer Ort sind heute Außenstelle des Deutschen Museums für Meereskunde und Fischerei und für Besucher ebenso interessant wie der Blick von der Leuchtturm-Plattform (die allerdings 134 Stufen höher liegt).
Prerow, früher ein Dorf von Fischern und Seefahrern lebt seit dem Niedergang der Segelschifffahrt überwiegend von seinen Besuchern – Ferien- und Kurgästen. Während des Sommers verbringt die Mehrheit der Gäste den Tag am Strand, um Wasser und Sonne zu genießen oder Bernstein zu suchen, was jedoch nicht heißt, dass die Natur nach der Saison keine interessanten Angebote hat.
Neben dem Dorf dehnt sich der Nationalpark Darß aus mit einem 4,5 tausend Hektar großen Wald.




Por ĉiam fermita pordo ĉe la insula muzeo
Auf immer geschlossene Tür am Inselmuseum
(Foto: Bodo Ehrlich)

Die Boddenkette, die die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst vom Festland trennt, ist Ruhegebiet für Tausende von Kranichen auf ihrem Weg ins südwestliche Europa. Es lohnt sich, sie vom Schiff aus zu beobachten aus geringer aber nicht störender Entfernung. Der Hafen, in dem diese Kranichfahrten beginnen, liegt am „Prerowstrom“, eigentlich einem natürlichen

Eblas grupekskursoj same kiel individua promeno al la plaĝo por plenigi la ŝuojn per sablo aŭ serĉi Hiddensee malantaŭ la horizonto.



Postsezona rigardo al la orfiĝinta plaĝo
Ein nachsaisonaler Blick auf den verwaisten Strand
(Foto: Bodo Ehrlich)

Elira punkto tamen estas ĉiam la „Malnova Stacidomo Prerow“, kiu gastigos nin en tiu ĉi jaro okaze de nia jarkunveno.
„Malnova Stacidomo“ memorigas pri la historio de la Darß-fervojo – niaj iFEF-membroj ĝin jam konas el la Internacia Fervojisto 2018.1. La domo staras ĉe la finpunkto de unutraka fervoja linio, kiu en la momento finiĝas en Barth



Ne nur en printempo observebla – la gruobaledo
Nicht nur im Frühling zu beobachten – das Kranichballett
(Foto: Frebeck, WikiMedia)

antaŭ la trakfina baraĵo. Kio dum la sekvontaj monatoj pri ĝi okazos – kompleta reaktivigo aŭ kompleta eksteruzigo – tio vidiĝos. El la stacidomo ĉiakaze estis ŝanĝkonstruata al beleta hotelo. Ĝi estas iom speciala, kun Kanal, der nach einer großen Sturmflut zum Meer hin geschlossen wurde.
Ziele finden sich auch inmitten des Dorfs – die Seemannskirche mit Holzturm und Schiffsmodellen als Dankgeschenk für die Rettung aus Gefahr, oder das Darß-Museum in einem beeindruckenden Gästehaus, das an das schwierige Leben in den vergangenen Jahrhunderten erinnert. Gruppenausflüge sind ebenso möglich wie individuelle Spaziergänge zum Strand, um die Schuhe mit Sand zu füllen oder Hiddensee hinter dem Horizont zu suchen.



La hotelo, la „Malnova Stacidomo Prerpw“
Das Hotel, der „Alte Bahnhof Prerow“
(Foto: Stiftung BSW)

Ausgangspunkt ist jedoch immer der „Alte Bahnhof Prerow“, der uns in diesem Jahr zu unserem Jahrestreffen beherbergen wird.
„Alter Bahnhof“ erinnert an die Geschichte der Darß-Bahn – unsere IFEF-Mitglieder kennen sie bereits aus dem Internacia Fervojisto 2018.1. Das Gebäude steht am Endpunkt einer eingleisigen Strecke, die zurzeit in Barth vor dem Prellbock endet. Was in den nächsten Monaten damit passiert – vollständige Reaktivierung oder vollständige Stilllegung – das wird sich erweisen. Das Empfangsgebäude jedenfalls wurde zu einem schmucken Hotel umgebaut. Es ist etwas speziell, mit vielen unterschiedlichen nicht alle ohne Treppe erreichbaren Zimmern und mit vielen Eigentümlichkeiten.

multaj diversaj ne ĉiuj senŝtupare atingeblaj ĉambroj kaj kun multaj unikaĵoj.
Konsiderante la relative longan vojon por la partoprenantoj la jarkunveno daŭros unu tagon pli ol kutime kaj lasos tempon abunde por diskuti, labori, aŭskulti prelegojn, babili kaj lingvokurse konversacii.

Mit Rücksicht auf den langen Weg für die Teilnehmer wird das Jahrestreffen einen Tag mehr als gewöhnlich dauern und wird reichlich Zeit lassen zum Diskutieren, Arbeiten, Anhören von Vorträgen, Plaudern und Unterhalten im Sprachkurs.

Guido Brandenburg

(trad. Brandenburg)

## Kiel aliĝi?

Kiel en antaŭaj jaroj ni petas vin pri frua aliĝo. Post la indikita limdato ni redonos la neokupitajn ĉambrojn por eviti mendonuligajn kostojn.
Malfruaj aliĝantoj kompreneble estas bonvenaj. Ni klopodos pri novmendo. Sed ili portas la riskon, ke akcepto pro manko de kapacito ne plu povus esti ebla. La hotelo “Malnova Stacidomo Prerow” kun 20 gastĉambroj estas kompare malgranda.
Sendu do viajn aliĝojn ĝis la

**21-a de Julio 2018**

**a**l unu el la sube indikitaj adresoj kaj ĝiru la sur la aliĝilo kalkulitan sumon (tri tranoktoj inkluzive duonan pension, kuracokotizo por tri tagoj kaj partoprenkotizo kovranta la programkostojn) kun la pagokaŭzo “Esperanto Prerow” al nia konto.

## Wie anmelden?

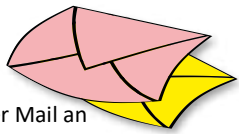
Wie auch in den Vorjahren bitten wir euch um eine frühe Anmeldung. Nach dem angegebenen Stichtag werden wir die nicht besetzten Zimmer zurückgeben um Stornokosten zu vermeiden.
Spätanmelder sind natürlich willkommen. Wir werden uns um Neubestellung bemühen. Sie tragen aber das Risiko, dass eine Annahme mangels Kapazität nicht mehr möglich sein könnte. Das Hotel „Alter Bahnhof Prerow“ ist mit 20 Gästezimmern vergleichsweise klein.
Sendet also eure Anmeldungen bis zum

**21. Juli 2018**

an eine der unten angegebenen Adressen und überweist die auf dem Anmeldebogen errechnete Summe (drei Übernachtungen mit Halbpension, Kurtaxe für drei Tage und Teilnahmebeitrag zur Deckung der Programmkosten) mit dem Zahlungsgrund „Esperanto - Prerow“ auf unser Konto.

Aliĝo paperpoŝte al / Anmeldung mit Briefpost an:

**BSW-Ortsstelle Werk Kassel**
**Freizeitgruppe Esperanto**
**Frasenweg 20-36**
**34128 Kassel**



Kaj retpoŝte al / und per Mail an

**esperanto@bsw24.de**

Kontokonekto / Kontoverbindung

**Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)**
**Sparda Bank West**
**IBAN: DE 96 3606 0591 0002 4024 02**
**BIC: GENODED1SPE**

Pagokaŭzo / Zahlungsgrund
**„Esperanto – Prerow“**



Limdato
Anmeldeschluss:
21.07.2018

# Aliĝilo / Anmeldebogen
# GEFA-jarkunveno Prerow
# 26.-29.10.2018

| |
|---|
| Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name |
| Strato, numero / Straße, Nr. |
| Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort |
| Lando / Land |

| BSW-subtenanto / BSW-Förderer | Esperanto-kurso / Esperanto-kurs | irmalhelpita / gehbehindert |
|---|---|---|
| jes / ne | jes / ne | jes/ne |

| |
|---|
| Dua persono en dulita ĉambro / zweite Person im Zweibettzimmer |
| |
| Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name |
| Strato, numero / Straße, Nr. |
| Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort |
| Lando / Land |

| BSW-subtenanto / BSW-Förderer | Esperanto-kurso / Esperanto-Kurs | irmalhelpita / gehbehindert |
|---|---|---|
| jes / ne | jes / ne | jes/ne |

| | | |
|---|---|---|
| Unua persono / erste Person | | |
| Lito en unulita ĉambro<br>Bett im Einbettzimmer | (135,- €) | |
| Lito en dulita ĉambro<br>Bett im Zweibettzimmer | (105,- €) | |
| Kuraca kotizo<br>Kurtaxe | | 3,- € |
| Partoprenkotizo (ne por eksterlandanoj)<br>Teilnahmegebühr | | 30,- € |
| Dua persono / zweite Person | | |
| Lito en dulita ĉambro<br>Bett im Zweibettzimmer | (105,- €) | |
| Kuraca kotizo<br>Kurtaxe | (3,- €) | |
| Partoprenkotizo (ne por eksterlandanoj)<br>Teilnahmegebühr | (30,- €) | |

*Ĝirita al konto*
*Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)*
*IBAN: DE 96 3606 0591 0002 4024 02*

Sumo
Summe

Subskribo / Unterschrift




Informoj pri regiontrafika kajo / Informationen über einen Regionalverkehrsbahnsteig
(Fonto/Quelle: http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht)

## Ĉagreno garantiata

Pasaĝeroj sidantaj en rulseĝo memstare kaj sen fremda helpo povas en- kaj elveturi la vagonojn – se ili elektas konvenajn staciojn kaj trajnojn, kie kajoalteco kaj enira nivelo harmonias. Por trovi ilin, aŭ por organizi la vojaĝon se konvenaj kombinoj ne estas disponeblaj ekzistas interretaj servoj, faldfolioj aŭ broŝuroj, telefonnumeroj de helpemuloj – ĉiuj samopiniaj se temas pri insulti pri la situacio.
Memkompreneble la kajoalteco estas regulita – kiel preskaŭ ĉio ĉe la fervojo.
La Reglamento pri Konstruado kaj Ekspluatado de Fervojoj (EBO) preskribas en § 13 Pasaĝerkajoj, varkajoj
*„Dum novkonstruoj aŭ grandskalaj ŝanĝkonstruoj de pasaĝeraj kajoj regule la alteco de la kajoeĝo estu metata al 0,76 m super relsupro-*

## Ärger garantiert

Reisende, die im Rollstuhl sitzen, können die Wagen selbständig und ohne fremde Hilfe befahren und verlassen – wenn sie die passenden Bahnhöfe und Züge wählen, bei denen Bahnsteighöhe und Eingangsniveau harmonieren. Um die zu finden, oder um die Reise zu organisieren, wenn passende Kombinationen nicht verfügbar sind, gibt es Internetdienste, Faltblätter oder Broschüren und Telefonnummern von Hilfswilligen – alle der gleichen Meinung, wenn es darum geht, über die Situation zu schimpfen.
Selbstverständlich sind die Bahnsteighöhen geregelt – wie fast alles bei der Bahn.
Die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) schreibt vor in § 13 Bahnsteige, Rampen:

*nivelo; altoj sub 0,38 m kaj super 0.96 m estas malpermesataj. Kajoj kie ekskluzive haltas trajnoj de interurba rapidtrafiko estu metataj en alton de 0,96 m super relsupronivelo. En trakokurbiĝoj estu konsiderata la kverdisnivelo.“*




Signo de bona volo: Sur unu el la kajoj atendas ŝlosita ramplo serveman kunlaboranton de la reltrafika entrepreno.
Ein Zeichen des guten Willens: Auf einem der Bahnsteige wartet eine verschlossene Rampe auf einen dienstbaren Mitarbeiter des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

La interurba rapidtrafiko („S-Bahn“) ja jam estas citita kiel escepto, ĉar ĝi veturas en aparta takto kaj sur aparta trakreto. La enirnivelo – tiel almenaŭ mia hipotezo – estis tiel elektita por atingi kiel eble plej grandan planko-areon en la vagono.

La alian ekstremon okupas la pli malnovaj kajoj sur la tereno de la iama DB, ofte ĉe regionaj linioj, kiuj por renovigaj projektoj ne havis prioritaton. La varianto 0,55 m trovas la plej grandan disvastigon sur la tereno de la iama DR, kiu en regiona trafiko jam uzis duetaĝajn vagonojn kun tiu enira nivelo. Intertempe ili ankaŭ en okcidento ne estas plu neglekteblaj.

*„Bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen sollen in der Regel die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante gelegt werden; Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig. Bahnsteige, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten, sollen auf eine Höhe von 0,96 m über Schienenoberkante gelegt werden. In Gleisbogen ist auf die Überhöhung Rücksicht zu nehmen.“*

Die Stadtschnellbahn („S-Bahn“) wird ja bereits als Ausnahme genannt, weil sie im eigenen Takt auf eigenem Gleisnetz fährt. Das Einstiegsniveau – so ist zumindest meine Hypothese – wurde gewählt, um die größtmögliche Bodenfläche im Wagen zu bekommen.

Das andere Extrem besetzen die älteren Bahnsteige im Bereich der ehemaligen DB, häufig an Regionalstrecken, die bei Erneuerungsmaßnahmen nicht priorisiert wurden. Die Variante 0,55 m findet die größte Verbreitung im Gebiet der ehemaligen DR, die im Regional-



En rulseĝo nevenkeblaj 38 centimetroj
Im Rollstuhl unüberwindliche 38 Zentimeter

verkehr bereits Doppelstockwagen mit dieser Einstiegshöhe einsetzte. Mittlerweile sind sie auch im Westen nicht mehr wegzudenken. Die 0,76 m schließlich sind heute Standard in den Knotenbahnhöfen.

La 0,76 m fine estas hodiaŭ normo en la fervojnodaj stacioj.
Egaligo certe estus bona ideo, speciale en la senco de la movomalhelpitaj handikapitoj
Per la „kajoalteca koncepto“ kaj kun subteno de la ŝtato la Germana Fervojo tion nun volas ataki kaj pro tio ricevas batojn abunde.
Depost la regionigo la federaciaj landoj aŭ ties komisiitoj decidas pri speco kaj amplekso de la regiona pasaĝera reltrafiko, kaj multloke la vagonoj estis mendataj konvenaj al la kajoj. Do ofte la egaligo malplibonigus la situacion.
Nun kajoj havas uzodaŭron de 25 jaroj, pasaĝeraj vagonoj de 20 jaroj. Antaŭtempa novkonstruo aŭ antaŭtempa ŝanĝo de la veturiloj plikostiĝus je la restamortiza sumo.
Do ĉiam estos malgajnantoj, egale ĉu estas farate nenio, ĉu la veturiloj estas adaptataj al la kajoj aŭ ĉu inverse.
Jam pro tio estas rekomendinde daŭrigi la nun elektitan vojon.



Eine Vereinheitlichung wäre sicher eine gute Idee, insbesondere im Sinne der bewegungseingeschränkten Behinderten.
Mit dem „Bahnsteighöhenkonzept“ und der Unterstützung des Bundes will die Deutsche Bahn dies nun angehen und bezieht dafür reichlich Prügel.
Seit der Regionalisierung bestimmen die Länder oder ihre Aufgabenträger über Art und Umfang des Schienenpersonennahverkehrs, und vielerorts wurden die Wagen passend zu den Bahnsteigen bestellt. Oftmals würde also die Vereinheitlichung die Situation verschlechtern.
Nun haben Bahnsteige eine Nutzungsdauer von 25 Jahren, Reisezugwagen von 20 Jahren. Ein vorzeitiger Neubau oder ein vorzeitiger Fahrzeugwechsel würde um die Restabschreibung teurer.
Es gibt also immer Verlierer, gleichgültig ob nichts getan wird, die Fahrzeuge den Bahnsteigen angepasst werden oder umgekehrt.
Schon deshalb spricht vieles dafür, den jetzt eingeschlagenen Weg fortzusetzen.

Guido Brandenburg

(trad. Brandenburg)

## Kaj kio pri Vroclavo?




La 70-a Internacia Fervojista Kongreso de IFEF ofertas okazon ne nur por viziti la kvaran plej grandan urbon de Pollando, sidejon de pli ol dek universitatoj kaj altlernejoj kun entute 141.000 studentoj, ĉefurbon de la departemento Malsupra Silezio, riĉan je muzeoj kaj arkitekturaj kaj kulturhistoriaj trezoroj kaj partneran urbo de Dresden kaj Wiesbaden.

## Und was ist mit Wrocław?

Der 70. Internationale Eisenbahnerkongress der IFEF bietet die Gelegenheit nicht nur die viertgrößte Stadt Polens zu besuchen, Sitz von mehr als zehn Universitäten und Hochschulen mit ingesamt 141.000 Studenten, Hauptstadt der Woiwodschaft Niederschlesien, reich an Museen und architektonischen und kulturhistorischen Schätzen und Partnerstadt von Dresden und Wiesbaden.
Die Veranstaltung bringt Esperanto-sprechende Eisenbahner und Eisenbahninteressierte zusammen für fachkundlichen Austausch, zum Plaudern, Feiern und Schwelgen in freundschaftlicher Atmosphäre. Wenn ihr noch nachdenkt, besucht die Internetseite des Kongresses https://ifef.vroclavo.damj.es und studiert die informationen über Stadt, Programm, Ausflugsziele etc. Oder lest noch

La aranĝo kunigas Esperanto-parolantajn fervojistojn kaj fervojinteresulojn por fakscia interŝanĝo, por babilo, festo kaj dibočo en amika atmosfero. Se vi ankoraŭ estas pripensantaj, vizitu la retpaĝon de la kongreso https://ifef.vroclavo.damj.es kaj studu la informojn pri urbo, programo, ekskursoceloj ktp. Aŭ relegu la eldonon 2017.6 de la Internacia Fervojisto, kiun vi ricevis kiel asocia membro de IFEF. Aliĝu rete aŭ aliĝu papere – sed aliĝu. La aktuala listo de partoprenontoj enhavas 91 nomojn, inter ili ok el la najbara Germanio. Francio sendas pli ol la duoblon. Mi opinias, ke estas ankoraŭ multe da spaco supren.



Bedaŭrinde ne uzata inter Germanio kaj Pollando: la grandrapida Pendolino ED 250
Leider nicht im Einsatz zwischen Deutschland und Polen:
Der Hochgeschwindigkeits-Pendolino ED 250
(Foto: WikiMedia, Andrzej Otrebski)

Estus bedaŭrinde ne pli da GEFA-membroj kaptus la unikan ŝancon de mallonga vojaĝo al eksterordinare rava celo.

einmal die Ausgabe 2017.6 des Internacia Fervojisto, die ihr als Verbandsmitglieder der IFEF bekommen habt. Meldet euch im Netz oder auf Papier an – aber meldet euch an.



Ne necesas dormi surstrate – la kongresanoj loĝos en hoteloj.
Es ist nicht notwendig auf der Straße zu schlafen- die Kongressteilnehmer wohnen im Hotel.

Die aktuelle Liste der Teilnehmer umfasst 91 Namen, darunter acht aus dem benachbarten Deutschland. Frankreich schickt mehr als das Doppelte. Ich meine, da ist noch viel Luft nach oben. Es wäre bedauerlich, wenn nicht mehr GEFA-Mitglieder die einmalige Chance einer kurzen Reise zu einem außerordentlich reizvollen Ziel ergreifen würden.

Guido Brandenburg (trad. Brandenburg)


| Redaktofino por FE 02/2018 estos la 15.05.2018 | | Redaktionschluss für FE 02/2018 ist 15.05.2018 | |
|---|---|---|---|
| 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 |