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 2018

Rigardo Hinsehen



En pli ol triono de la regejoj ĉe DB la signaliloj ankoraŭ estas movataj per komutiloj.
(vd. paĝo 5, foto: Frank Vincentz, WikiMedia)

In mehr als einem Drittel der Stellwerke bei der DB werden die Signale noch mit Hebeln gestellt.
(s. Seite 5, Foto: Frank Vincentz, WikiMedia)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Kiam vi alvenis en Barcelono?	3	Wann bist du in Barcelona angekommen?	3
Rigardi	5	Hinsehen	5
Pli da trajntrafiko danke al cifereca tekniko	7	Mehr Zugverkehr dank Digitaltechnik	7
Danĝeroj ankoraŭ post sepdek jaroj	9	Gefahren noch nach siebzig Jahren	9
Fondaĵfamilio	11	Stiftungsfamilie	11
Jahrkunveno 2019 translokiĝas	12	Jahrestreffen 2019 zieht um	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

inter la meritoj atribuataj al la fama Steven Jobs – fondinto de la konzerno kun la ekmordita pomo - estis la perspektivŝanĝo, kiun li ordonis al siaj programistoj, nome adapti la programojn al la kutimoj de la aplikantoj anstataŭ postuli de ili, ke ili adaptiĝu al la programo. La devizo estis „laŭintuicia aplikantgvidado“, la vizio konduki la programon sekvante la spontanean ideon. Liaj adeptoj alkutimiĝis tuŝi ekranojn, flankenviŝi simbolojn, dufingre grandigi kaj malgrandigi bildojn – inter ili ankaŭ mia edzino. Sporadaj demandojn, kiel fari kion per ŝia tabula komputilo, mi spontanee respondas per invito sekvi la intuicion. Kelkfoje tio sukcesas.

Kelkfoje necesas sugesto anstataŭ per la propra provi per la intiucio de Steven Jobs, pro kio mi regule rikoltas malafablan rigardon kaj la postulon pli serioze trakti la problemon.

Helpfunkcioj kaj instrukcioj ne estas elvokeblaj de la aparato. Intuicio ja ne bezonas helpon. Mi klopodas traduki ĝin en la strukturojn konatajn de mia propra komputilo. Ĝi laboras per la operaciuma sistemo kun la fenestro. Mi devige fiaskas kaj serĉas alianculojn en interretaj forumoj. Tie ofte troviĝas solvo. Ĝi estas neniel logika. Sed ĝi pruvas, ke la intuicio de mia edzino estas pli parenca al tiu Steven Jobs ol al tiu de mi: „memkompreneble, kial vi ne diris tuj?“

Nia ĉiutaga gazeto raportas pri nova kuboforma aparato ofertata en publikaj bibliotekoj por prezenti aŭdlibrojn al infanoj: Diversaj simbolfiguroj lokitaj sur la kovrilo decidas pri la dezirata libro. Tiri la orelojn de la kubo laŭtigas kaj mallaŭtigas la sonon. Por iri

Liebe Leserinnen und Leser,

unter den Verdiensten, die man dem berühmten Steven Jobs zuschreibt – dem Gründer des Konzerns mit dem angebissenen Apfel – ist der Perspektivwechsel, den er seinen Programmierern vorgeschrieben hatte, namentlich die Programme den Gewohnheiten der Benutzer anzupassen, statt zu fordern, dass sie sich dem Programm anpassen sollten. Die Devise war „intuitive Benutzerführung“, die Vision, das Programm zu bedienen indem man der spontanen Idee folgt. Seine Jünger gewöhnten sich daran, Bildschirme zu berühren, Symbole beiseite zu wischen, Bilder mit zwei Fingern zu vergrößern und zu verkleinern – unter ihnen auch meine Frau. Gelegentliche Fragen, wie sie was mit ihrem Tablet-Computer machen könnte, beantworte ich mit der Aufforderung, der Intuition zu folgen. Manchmal ist das erfolgreich.

Manchmal ist der Rat notwendig, sie solle es statt mit ihrere eigenen mit der Intuition von Steven Jobs versuchen, wofür ich regelmäßig einen unhöflichen Blick ernte und die Forderung, das Problem ernsthafter zu behandeln.

Hilfefunktionen und Anleitungen sind in dem Apparat nicht aufzurufen. Intuition braucht ja keine Hilfe. Ich bemühe mich, es in die Strukturen zu übersetzen, die ich von meinem eigenen Computer kenne. Er arbeitet mit dem Betriebssystem mit dem Fenster. Ich scheitere zwangsläufig und suche Verbündete in Internet-Foren. Dort findet sich oft eine Lösung. Sie ist überhaupt nicht logisch. Aber sie belegt, dass die Intuition meiner Frau der von Steven Jobs verwandter ist als meiner: „Selbstverständlich, warum hast du das nicht gleich gesagt?“

Unsere Tageszeitung berichtet über ein neues würfelförmiges Gerät, das in öffentlichen Bibliotheken angeboten wird, um Kindern Hörbücher vorzustellen. Verschiedene Sym-

antaŭen kaj malantaŭen en la teksto ĝi ricevas vangofrapon dekstre aŭ maldekstre.

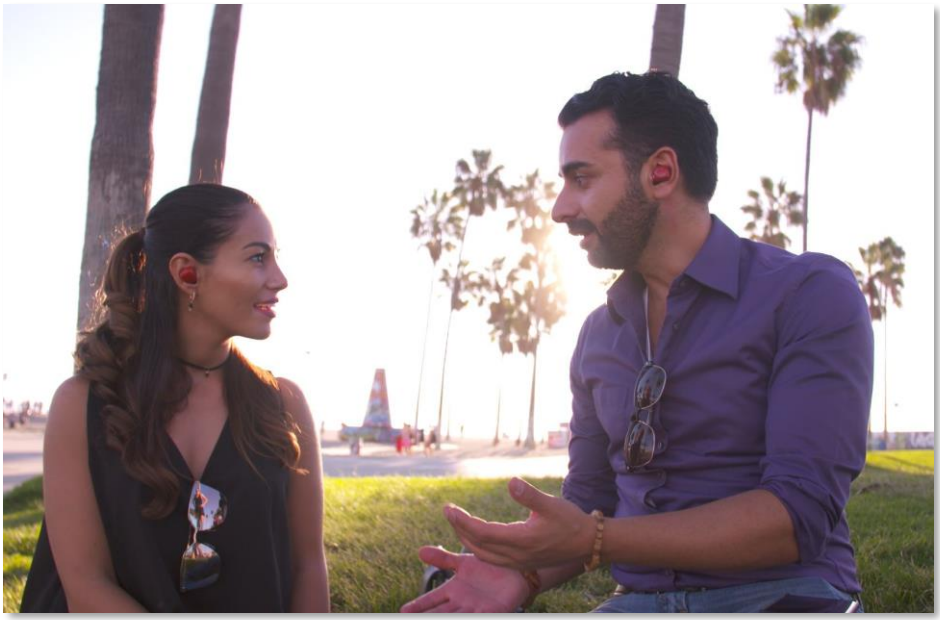
„Tio estas vera laŭintuicia aplikantgvidado“, mi pensas kaj imagas Steven Jobs.



bolfiguren, die auf den Deckel gesetzt werden, bestimmen das gewünschte Buch. Den Würfel an den Ohren ziehen erhöht oder vermindert die Lautstärke. Um im Text vor- oder zurückzugehen, bekommt er rechts oder links eine Ohrfeige.

„Das ist wirklich intuitive Benutzerführung“, denke ich und stelle mir Steven Jobs vor.

Guido Brandenburg **Guido Brandenburg**



(Foto: Waverly-Labs)

Kiam vi alvenis en Barcelono?

Du personoj staras sur la strato kaj malcerte alrigardas sin reciproke. Tiam ambaŭ traserĉas siajn poŝojn kaj elprenas kestetojn kun ruĝaj ŝtopiloj kiujn ili metas en siajn orelojn. Kelkaj tuŝoj sur la ekrano de la poŝtelefono. La virino demande alrigardas la viron: „¿Cuándo llegaste a Barcelona?“. Li atendas momenton. Tiam lia orelŝtopilo diras al li: „When did You arrive in Barcelona?“.

Wann bist du in Barcelona angekommen?

Zwei Personen stehen auf der Straße und schauen sich unsicher an. Dann suchen beide in den Taschen und holen Schachteln heraus mit roten Stöpseln, die sich sich in die Ohren stecken. Ein paar Berührungen auf dem Bildschirm des Smartphones. Die Frau sieht den Mann an: „¿Cuándo llegaste a Barcelona?“. Er wartet einen Augenblick. Dann sagt ihm sein Ohrstöpsel:

„About ten yesterday evening“, li respondas. „Sobre las diez de anoche“.

Brila redeto pasas trans la vizaĝon de la juna virino. En la sekvanta sceno ambaŭ sidas en malstreĉita atmosfero en kafejo. Kiel la vespero eble finiĝos?

Mi ne citas el sciencfikcia filmo. La sistemo ekzistas, kostas ĉ. 250 €, jam devas defendi sin kontraŭ kelkaj konkurantoj kaj ŝajne estas tiom maturiĝinta, ke ĝi helpas demandi pri la vojo.

Ĝi estas logika pluevoluigo de voĉrekono, tekstkorpa analizo, interreto, mallongdistanca radiokonekto kaj miniaturigo. La varbcela videofilmo kompreneble nur priskribas vizion.

La praktikajn problemojn kiel la prokrastita reagon ebligantan nur stumblan komunikadon, la harhirtigajn tradukerarojn kaj la limigitan nombron de lingvoparoj solvos tempo kaj teknika progreso.

La dependeco de la aliro al la datumkvantoj bezonataj por funkcio, la neceso de aparato pro konversacio – ankaŭ se ĝi ŝpare mastrumas la akumulatoran energion – kaj la fragileco de la kompletsistemo kontraŭ misfunkcioj kaj atakoj lasas min dubi, ĉu ĝi iam ajn taŭgos por anstataŭi pontlingvon.



Guido Brandenburg

„When did You arrive in Barcelona?“.

„About ten yesterday evening“, antwortet er. „Sobre las diez de anoche“.

Ein strahlendes Lächeln zieht über das Gesicht der jungen Frau. In der nächsten Szene sitzen beide in gelöster Stimmung im Café. Wie mag der Abend ausgehen?

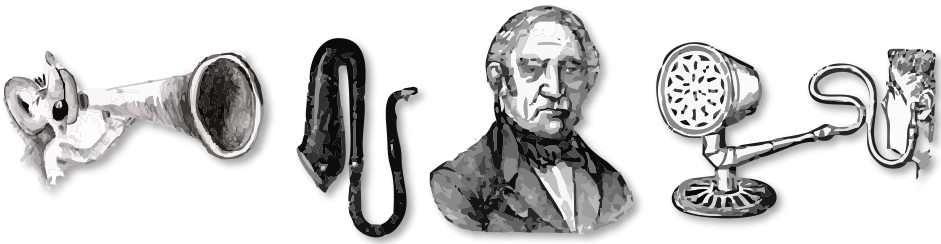
Ich zitiere hir nicht aus einem Science-Fiction-Film. Das System existiert, kostet ca. 250 €, muss sich schon gegen einige Konkurrenten wehren und ist wohl schon so weit gereift, dass es einem hilft, nach dem Weg zu fragen.

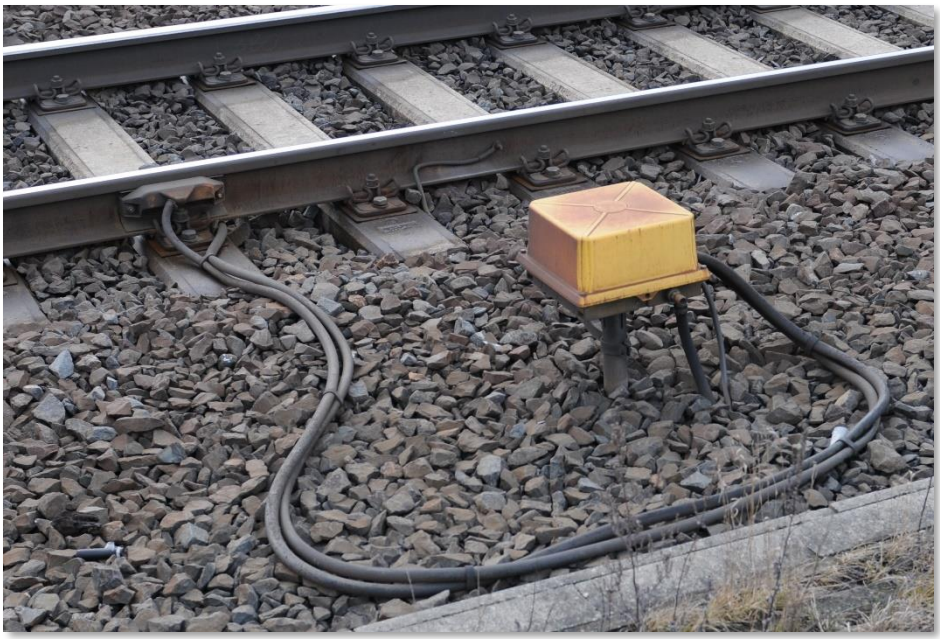
Es ist die logische Weiterentwicklung von Stimmerkennung, Textkorpusanalyse, Internet, Nahbereichsfunkverbindung und Miniaturisierung, Das Werbevideo beschreibt natürlich nur eine Vision.

Die praktischen Probleme wie die verzögerte Reaktion, die nur eine verstolperte Kommunikation ermöglicht, die haarsträubenden Übersetzungsfehler und die begrenzte Anzahl von Sprachpaaren werden die Zeit und der technische Fortschritt lösen.

Die Abhängigkeit vom Zugriff auf die für das Funktionieren erforderlichen Datenmengen, die Notwendigkeit eines Apparats für eine Unterhaltung – mag er auch sparsam mit seiner Akku-Ladung umgehen – und die Empfindlichkeit des Gesamtsystems gegen Störungen und Angriffe lässt mich aber schon daran zweifeln, ob es sich jemals eignen wird, eine Brückensprache zu ersetzen.

(trad. Brandenburg)





Achsnombriloj estas eblaj elementoj de aŭtomata liberkontrolaj sistemoj.
Achszähler sind mögliche Bestandteile selbsttätiger Gleisfreimeldeanlagen.
(Foto: Gruppentaste WikiMedia)

Rigardi

Ĉefsignalilaj aloj, antaŭsignalilaj diskoj, ladaj mastŝildoj kaj trajnfinaj signallanternoj el la petrolea tempo estas volonte vidataj ornamaĵoj en festkeloj kaj ĝardenlaŭboj. Ili reprezentas la bonan iaman tempon kaj peras senton de fervojromantika nostalgio.

Por ni praktikuloj kompreneble estas klare, ke tio, kio aspektas tiel historia, hodiaŭ restas realeco. En triono de la regejoj ĉe la Germana Fervojo trakforkoj kaj signaliloj estas movataj per komutiloj, tirdratoj kaj streĉiloj.

Mekanikaj regejoj povas fariĝi tre maljunaj ĉar la superrigardebla nombro de uzataj konstruelementoj povas esti reuzataj respektive sen kvalita perdo renovigataj aŭ novproduktataj – modelo de daŭripovo. Anstataŭigo per pli novaj teknikoj plej ofte estas rezulto de raciiga projekto, ĉar la funkciradiuso de mal-

Hinsehen

Hauptsignalflügel, Vorsignalscheiben, Mastbleche und Oberwagenlaternen aus der Petroleumzeit sind gern gesehene Schmuckstükke in Partykellern und Gartenlauben. Sie stehen für die gute alte Zeit und vermitteln ein Gefühl eisenbahnromantischer Nostalgie.

Uns Praktikern ist natürlich durchaus klar, dass was dort so historisch daherkommt, heute nach wie vor Realität ist. In einem Drittel der Stellwerke bei der Deutschen Bahn werden Weichen und Signale noch mit Hebeln, Zugdrähten und Spannwerken bewegt.

Mechanische Stellwerke können sehr alt werden, weil die überschaubare Anzahl der verwendeten Bauteile wiederverwendet und ohne Qualitätsverlust aufgearbeitet oder nachgebaut werden kann – ein Modell der Nachhaltigkeit. Ein Ersatz durch neuere Tech-

novaj teknikoj estas limigita kaj devas esti kompensata per pli granda personara disponigo.

La altigo de la sekurecnivelo, kiu akompanas tiajn projektojn, ja estas bonvena, sed fakte marĝena efiko. Kaj tiel ankaŭ en sekureco de la fervoja funkcio la homo konservas sian altan rangon, kiun li havis dum enkonduko de tiuj teknikoj en la 19-a jarcento. Okazaĵoj kiel la 7-an de Majo en Aichach, kiam motorvagono de



La kradotabulo maldekstre markas la limon inter la itinerkontrolaj sekcioj de najbaraj regejoj.
Die Gittertafel links markiert die Grenze zwischen den Fahrwegprüfbezirken benachbarter Stellwerke.

Bayrische Regiobahn koliziis kun kargotrajno staranta sur la stacia trako, dolorige memorigas pri tio, ke „itinerkontrolo perrigarda“ anticipas atentan regejestron, ĉar nenia tekniko al li helpas eviti eraron.

Je tiu loko nun rapide io okazu. La decido, ekipi ĉiujn regejojn per liberkontrolaj instalaĵoj, estintus facile komprenebla. Tiaj instalaĵoj ekzistas kaj por la integrado ankaŭ en malnovajn regejojn ekzistas klaraj reguloj.

Ke anstataŭe nur estu enkonstruata aparato, kiu faras avertsonon dum preparo de itinero en okupitan trakon, „teknika observilo de sekcia kontrolo (TÜA)“, laŭdire estas sekvo de fakpersonara manko, kiu malebligas rapidan planadon, kontroladon kaj funkciakcepton adaptante signalteknikajn instalaĵojn. Sed tio estas tute alia temo.

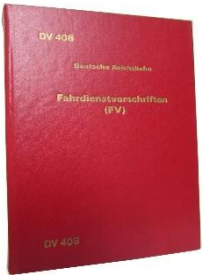
Guido Brandenburg

niken ist meist das Ergebnis einer Rationalisierungsmaßnahme, denn der Wirkungsbereich der alten Techniken ist begrenzt und muss durch einen erhöhten Personalaufwand kompensiert werden.

Die Erhöhung der Sicherheitniveaus, die solche Maßnahmen begleitet, ist zwar willkommen, im Grunde aber ein Nebeneffekt. Und so behält auch in der Sicherheit des Bahnbetriebs der Mensch den hohen Stellenwert, den er bei der Einführung dieser Techniken im 19. Jahrhundert hatte. Ereignisse wie am 7. Mai in Aichach, bei dem ein Triebwagen der Bayrischen Regiobahn auf einen im Bahnhofsgleis stehenden Güterzug auffuhr, erinnern schmerzlich daran, dass die „Fahrwegprüfung durch Hinsehen“ einen aufmerksamen Stellwerksbediener voraussetzt, weil keine Technik ihm hilft, Fehler zu vermeiden.

An dieser Stelle soll nun schnell etwas geschehen. Der Beschluss, alle Stellwerke mit Gleisfreimeldeanlagen auszustatten, wäre naheliegend gewesen. Es gibt solche Anlagen, und für ihre Einbindung auch in alte Stellwerke gibt es klare Regelungen.

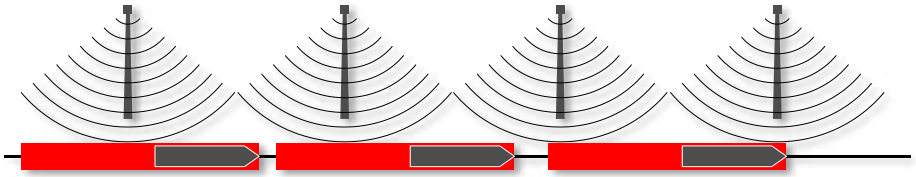
Dass stattdessen lediglich ein Gerät eingebaut werden soll, das bei Einstellen einer Zugstraße in ein besetztes Gleis einen Warnton abgibt, eine „Technische Überwachung der Abschnittsprüfung (TÜA)“, soll dem Vernehmen nach am Fachkräftemangel liegen, der eine zügige Planung, Prüfung und Abnahme von Änderungen an Signalanlagen verhindert. Aber das ist ein ganz anderes Thema.



(trad. Brandenburg)



blokadsistemo kantona kun signaliloj



ETCS nivelo 3

Pli da trajntrafiko danke al cifereca tekniko

Konsiderante la supran artikolon pri la aktuala stato en la signaltekniko kaj la aĝo de multaj regejoj la planoj aktuale vagantaj tra la gazetaro impresas kiel sciencfikcio.

Temas pri forlasi feran leĝon de blokadsekurigo, ke eksterstacia trako kiu permesas regulan trajnveturon estas kantono je kies komenco staras signalilo, ke tiu nur povas signali liberan veturon, se la sekcio ĝis la fino - ankaŭ markita per signalilo - estas libera, kaj ke tiu signalilo je la sekcifino post preterveturo de la antaŭa trajno estas montrinta halt-signalon.

La kantono tiel estas fiksa rilate pozicion kaj longecon kaj – ĉar ĉiam nur unu trajno povas enesti – la maksimuma trafika ŝarĝo dependa de ĝi.

Nun la eŭropa trajnsekuriga sistemo ETCS en sia fina konstruŝtupo ne plu antaŭvidas signalilojn kaj liberkontrolajn sekciojn, ĉar la veturpermeso al la lokomotivkondukisto estas montrata perekrane en lia kondukistejo kaj la preciza pozicio de la trajno estas trovata de ĝi

Mehr Zugverkehr dank Digitaltechnik

Wenn man den Artikel weiter oben zum aktuellen Stand der Signaltechnik und dem Alter vieler Stellwerke berücksichtigt, muten die Pläne, die augenblicklich durch die Presse ziehen, wie Science Fiction.

Es geht darum, das eherne Gesetz der Blocksicherung zu verlassen, dass ein Gleis außerhalb von Bahnhöfen, das eine reguläre Zugfahrt gestattet, ein Blockabschnitt ist, an dessen Anfang ein Signal steht, dass dieses nur freie Fahrt zeigen kann, wenn der Abschnitt bis zum Ende – ebenfalls markiert durch ein Signal – frei ist und dass das Signal am Abschnittsende nach Vorbeifahrt des vorherigen Zuges in Haltstellung gewesen sein muss.

Der Blockabschnitt ist damit in Lage und Länge festgelegt und - da immer nur ein Zug darin sein kann - die maximale Verkehrsauslastung einer Strecke davon abhängig.

Nun sieht das neue europäische Zugsicherungssystem ETCS in seinem Endausbau keine Signale und keine Gleisfreimeldeabschnitte mehr vor, weil die Fahrerlaubnis dem Trieb-

mem kaj de trakantenoj „balizoj“ kvazaŭ kilometroŝtonoj.

Kiel se la por aliaj trajnoj barita bloksekcio nun ne plu estus fiksa kantono, sed migrus kun la trajno kaj estus reduktita al la minimuma mezuro bezonata por bremsi?



Trakanteno „balizo“ kaj trakciila anteno
Balise mit Fahrzeugantenne
(bildo/Bild: www.siemens.com/presse)

Tiam la trako malantaŭ la trajno povus esti esence pli frue liberanoncata kaj la traka kapacito esence grandigata sen pliaj klopodoj. Taksoj anticipas altigon je ĉirkaŭ 20 %.

Antaŭ tiu fono studo esploris la reton de DB kaj rekomendas kvin speciale efikajn projektojn, kiuj estu komencotaj en la jaroj 2020 ĝis 2025. Ili estas krom la linioj Köln-Frankfurt, Dortmund-Hannover, Magdeburg-Knappenrode ankaŭ kargotrafikaj koridoroj kaj la urba rapidfervojo Stuttgart. 1,7 mld da Eŭroj por tiuj estas disponigendaj . Por ekipo de la kompleta reto kaj la veturiloj necesas 28 mld da Eŭroj.

La veturiloj kompreneble ne rajtas esti forgesataj, ĉar nur ETCS-ekipitaj veturiloj povas veturi en tiu sistemo.

fahrzeugführer per Monitor auf seinem Führerstand angezeigt wird und die genaue Position des Zuges durch den Zug selbst und durch Balisen als Kilometersteine ermittelt wird.

Was, wenn der für andere Züge gesperrte Abschnitt kein fester Bereich wäre, sondern nun mit dem Zug wanderte und auf das zum Bremsen erforderliche Maß reduziert wäre?

Dann könnte die Strecke hinter dem Zug wesentlich früher wieder freigemeldet und der Streckendurchsatz ohne zusätzliche Bemühungen wesentlich erhöht werden.

Schätzungen gehen von einer Steigerung um 20 % aus.

Vor diesem Hintergrund hat eine Studie das Netz der DB untersucht und empfiehlt fünf besonders wirkungsvolle Projekte, die in den Jahren 2020 bis 2025 begonnen werden sollen. Es sind neben den Strecken Köln-Frankfurt, Dortmund-Hannover, Magdeburg-Knappenrode auch Güterverkehrskorridore und die S-Bahn Stuttgart. 1,7 Mrd € sind dafür bereitzustellen. Für die Ausrüstung des kompletten Netzes und der Fahrzeuge werden 28 Mrd € benötigt.

Die Fahrzeuge dürfen natürlich nicht vergessen werden, denn nur ETCS-ausgerüstete Fahrzeuge können in diesem System fahren.



… sed nur kun via poŝtelefono …
… aber nur mit deinem Smartphone …
(Foto: DB Regio Nord)

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**



Ankaŭ malgrandaj stacioj estis strategiaj celoj de bombatakoj. / Auch kleine Bahnhöfe waren strategische Ziele von Bombenangriffen (Foto: Stadtarchiv Gunzenhausen)

Danĝeroj ankoraŭ post septek jaroj

Apud industriaj instalaĵoj en la Dua Mondmilito la stacioj ĉiam denove estis celoj de bombatakoj. Sole sur la manovrostacion Hamm kaj la ĉirkaŭaĵo falis preskaŭ 10.000 tunoj da eksplodiga materialo. Ne ĉio efektive eksplodis. Multaj bomboj profunde enpenetris la grundon aŭ estis ŝutkovrataj. Ankoraŭ dum la milito la ruinoj estis forigataj, novaj tavoloj surkovrataj, la grundo ebenigata kaj la trakoj riparataj kiel eble plej bone. La falopozicoj kaj la plue minacanta danĝero forgesiĝis.

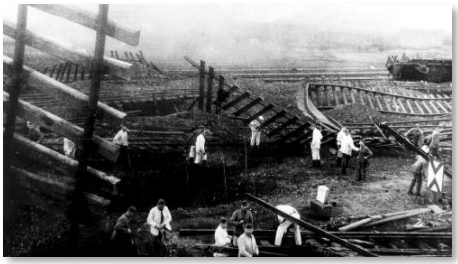
Ne trovitaj eksplodfiaskintoj povas eksplodi sen ekstera influo. La plej granda danĝero tamen ekzistas kadre de konstrulaboroj, dum kiuj pezaj maŝinoj enpenetras prufundajn terotavolojn restintajn netuŝitaj depost la milito.

Gefahren noch nach siebzig Jahren

Neben Industrieanlagen waren im Zweiten Weltkrieg die Bahnhöfe immer wieder Ziel von Bombenangriffen. Allein auf den Rangierbahnhof Hamm und die Umgebung fielen fast 10.000 Tonnen Sprengmaterial. Nicht alles explodierte wirklich. Viele Bomben drangen tief in den Boden ein oder wurden verschüttet. Noch im Krieg wurde die Trümmer geräumt, neue Schichten aufgebracht, der Boden planiert und die Gleise so gut wie möglich wiederhergestellt. Die Einschlagsorte und die weiter drohende Gefahr gerieten mit der Zeit in Vergessenheit.

Unentdeckte Blindgänger können ohne äußeres Zutun explodieren. Die größte Gefahr besteht jedoch bei Bauarbeiten, bei denen

Al preparo de tiaj laboroj apartenas la kontrolo de areoj helpe de elaere faritaj fotoj, kiuj estis faritaj post tiaj atakoj kaj kiuj hodiaŭ estas disponeblaj por tiaj ekzamenoj. Se stabiliĝas la suspekto pri eksplodfiaskintoj, tiuj lokoj estas kontrolataj per diversaj teknikaj rimedoj.



Laboristoj post bombatako klopodas ripari la trakojn en la ranĝostacio Hamm
Arbeiter bemühen sich nach einem Bombenangriff die Gleise im Rangierbahnhof Hamm instand zu setzen.
(Foto: Stadtarchiv Hamm)

Tamen okazas ĉiam denove, ke la laboristoj hazarde trafas ne eksplodintajn bombojn kaj nur kun multa bonŝanco evitas katastrofon. La ĉisomere dum trakokonstruaj laboroj en la stacio Hamm trovita kaj senprajmigita 250 kilogramojn peza bombo estas nombrebla kun la trovoj pro hazardo.

Okazaĵojn tiaspecajn preskaŭ ne eblas ekskludi. Aparatoj kaj metodoj iĝas ĉiam pli precizaj kaj sensivaj. La liverataj rezultoj tamen ne taŭgas por distingi inter ne krevintaj eksplodiloj kaj sendanĝeraj metalobjektoj. La novkonstruon de la stacidomo en Münster tia objekto prokrastis pli ol unu monaton.

Restas nur ĉiam denove rememori, ke la milito ankoraŭ plue ne estas pasinta.

Fonto: Westfälischer Anzeiger

Guido Brandenburg

schwere Geräte in tiefe Bodenschichten eindringen, die seit dem Krieg unberührt geblieben sind.

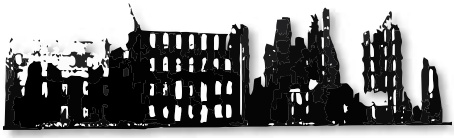
Zur Vorbereitung solcher Arbeiten gehört die Untersuchung der Flächen anhand von Luftbildern, die nach den Angriffen gemacht wurden und heute für solche Prüfungen zur Verfügung stehen. Erhärtet sich der Verdacht auf Blindgänger, werden diese Stellen mit verschiedenen technischen Verfahren untersucht.

Trotzdem passiert es immer wieder, dass die Arbeiter per Zufall auf nicht detonierte Bomben stoßen und nur mit viel Glück einer Katastrophe entgehen. Die in diesem Sommer bei Gleisbauarbeiten im Bahnhof Hamm ausgegrabene und entschärfte 250 kg schwere Bombe zählt zu solchen Zufallsfunden.

Ereignisse dieser Art vollständig auszuschließen ist kaum möglich. Geräte und Verfahren werden zwar immer präziser und empfindlicher. Die gelieferten Ergebnisse sind jedoch nicht geeignet, zwischen nicht gezündeten Sprengkörpern und harmlosen Metallgegenständen zu unterscheiden. Den Neubau des Bahnhofsgebäudes in Münster hat ein solcher Gegenstand mehr als einen Monat verzögert.

Bleibt nur, sich immer wieder daran zu erinnern, dass der Krieg noch immer nicht vorbei ist.

Quelle: Westfälischer Anzeiger



(trad. Brandenburg)

La fondaĵoj Bahnsozialwerk (BSW) kaj Eisenbahnwaisenhort (EWH), ĝis nun tendence survoje unu apud la alia, fondis familion kaj kiel en ĉiu bona geedza rilato nove dividas la taskojn inter si.

Apud la subteno de la honorofico en la kulturaj kaj libertempaj grupoj kaj en prizorgado de la aĝuloj la fondaĵo BSW portis tutan vicon da sociaj taskoj – de sociala konsilado preter helpo en unuopaj kazoj, psikoterapia subteno dependeckaza konsilado kaj multaj pli. La fondaĵo EWH estis fokusita al infanoj kaj familioj.

Ambaŭ sin nun kunigis sub la tegmento de la „Fondaĵfamilio“ kaj kune decidis novajn prioritatojn.

Por ni en la sekcio de la kulturaj kaj libertempaj grupoj ŝanĝiĝas nenio esenca. La simbolo sur nia gazeto kaj sur niaj leterkapoj ne plu estas ĝusta. La retpoŝtaj adresoj, ĝis nun sub „bsw24.de“ estas anstataŭigataj per „stiftungsfamilie.de“. Pri tio ni okupiĝos je la venonta okazo.



Die Stiftungen Bahnsozialwerk (BSW) und Eisenbahnwaisenhort (EWH), bislang eher nebeneinander unterwegs, haben eine Familie gegründet und teilen wie in jeder guten Ehe die Aufgaben neu unter sich auf.

Neben der Förderung des Ehrenamts in den Kultur- und Freizeitgruppen und der Betreuung der Senioren hatte die Stiftung BSW eine ganze Reihe sozialer Aufgaben gestemmt - von der Sozialberatung über Einzelfallhilfe in Notlagen, psychotherapeutische Unterstützung, Suchtberatung u.v.m. Die Stiftung EWH war fokussiert auf Kinder und Familien.

STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

La simbolo de la novfondita „Fondaĵfamilio“
Das Logo der neugegründeten „Stiftungsfamilie“.

Beide haben sich nun zusammengetan unter dem Dach der Stiftungsfamilie und haben miteinander die Schwerpunkte neu gesetzt.

Für uns im Bereich der Kultur- und Freizeitgruppen ändert sich nichts Wesentliches. Das Logo auf unserer Zeitung und in unseren Briefköpfen stimmt nicht mehr. Die Mailadressen, bisher unter „bsw24.de“ werden auf „stiftungsfamilie.de“ umgestellt. Darum kümmern wir uns bei nächster Gelegenheit.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Jarkunveno 2019 translokiĝas

Enkonduko de nova programsistemo blokis novajn hotelmendojn kaj nuligis malnovajn. Tion spertis la BSW-subtenantoj, kiuj klopodis plani ferivojaĝojn por la venonta jaro kaj same grupoj bezonantaj certagradan plancertecon preparante seminariojn kaj kunvenojn. Ankaŭ por ni tio havis neatenditajn sekvojn. La origina deziro de GEFA 2019 renkontiĝi en la domo Hubertus en la pitoreska bavara montaro ne estos plenumebla en la antaŭvidita tempo. Nun ni iros en la hotelon Lindenbach en Bad Ems.
Montojn ankaŭ tie ni havos, nur ne tiel altajn. Bad Ems estas ĉarma kuracloko en la valo de la rivero Lahn. La urbo estas fervoje atingebla per regiona trajno de Koblenz. La hotelo estas konvene ekipita por okazigi seminariojn kaj konferencojn. Ankaŭ trovi ekskursajn celojn ne estos malfacile.

Se vi havas vian kalendaron ĉemane, notu: 11-a ĝis 13-a de Oktobro 2019 GEFA-jarkunveno en Bad Ems.

Guido Brandenburg

Jahrestreffen 2019 zieht um

Die Einführung eines neuen Programmsystems hat neue Hotelbuchungen blockiert und alte gelöscht. Das erfuhren BSW-Förderer, die sich bemühten, Ferienreisen für das kommende jahr zu planen und ebenso Gruppen, die eine gewisse Planungssicherheit bei der Vorbereitung von Seminaren und Versammlungen brauchten. Auch für uns hatte das unerwartete Folgen. Der ursprüngliche Wunsch der GEFA, sich 2019 im Haus Hubertus in den malerischen bayrischen Alpen zu treffen, kann in der vorgesehenen Zeit nicht erfüllt werden. Nun gehen wir in das Hotel Lindenbach in Bad Ems.
Berge werden wir auch dort haben, nur nicht so hohe. Bad Ems ist ein charmanter Kurort im Tal des Flusses Lahn. Die Stadt kann per Bahn mit einem Regionalzug von Koblenz erreicht werden. Das Hotel ist passend ausgestattet, um Seminare und Konferenzen zu veranstalten. Ausflugsziele zu finden wird ebenfalls nicht schwierig sein.

Wenn ihr einen Kalender bei der Hand habt, dann tragt ein: 11. bis 13. Oktober 2019 GEFA-Jahrestreffen Bad Ems.

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 04/2018 estos la 15.11.2018		Redaktionschluss für FE 04/2018 ist 15.11.2018	
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