FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

Fondita 1952 | Numero 3 | Julio/Septembro 2013



Heilbronn, urbo de la GEFA-jarkunveno 2013, urbodomo vidu paĝo 6



Fahrt auf der Kanonenbahn
Veturo sur la Kanona Fervojo

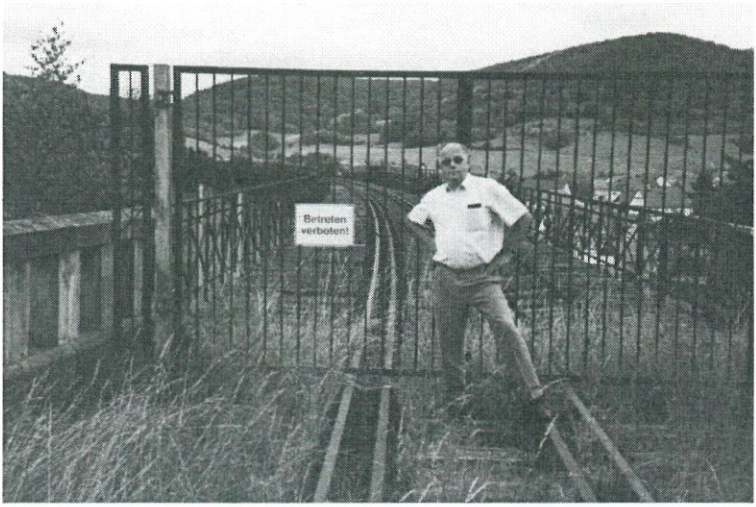
Es handelt sich dabei um eine strategische Bahn, nämlich die Eisenbahnlinie Berlin-Seddin-Güsten-Sangerhausen-Leinefelde-Eschwege-Malsfeld-Treysa-Lollar-Wetzlar -Koblenz, Richtung Frankreich, das damals als Erbfeind galt und dessen Grenze demzufolge leicht erreichbar sein sollte, insbesondere nach den Erfahrungen im deutsch-französischen Krieg 1870/71. Hier ist allerdings nur ein kleines Stück dieser Linie von Interesse, nämlich von Dingelstädt (Thüringen) bis Eschwege (Hessen) über Lengenfeld unterm Stein. Den Namen erhielt die Strecke, weil auf ihr viele Militärtransporte abgewickelt wurden und sie deswegen auch größere Städte umfuhr, z.B. Kassel und Gießen und daher die Strecke Lollar-Wetzlar gebaut wurde (heute abgerissen). (Allerdings gibt es an einem der Orte an dieser damaligen Strecke einen „Kanonenbahnverein Heuchelheim").

Auch diese hessisch-thüringische Strecke wurde durch die deutsche Teilung 1945 unterbrochen. Hinter Eschwege war noch am 2. April 1945 von der Wehrmacht eine Brücke dieser Strecke gesprengt worden. In Lengenfeld sollte das riesige Viadukt ebenfalls gesprengt werden. Dies verhinderten aber die Einwohner, die Menschenketten um die 7 Brückenpfeiler bildeten, sodass die Wehrmacht davon abließ, die

Brücke zu asprengen, was die Zerstörung eines Großteils der Häuser des Ortes bedeutet hätte, die unter oder neben dem Viadukt gebaut worden waren. Zudem spielten die heranrückenden Panzer der US-Armee eine Rolle, die zu diesem Zeitpunkt bereits am Waldrand über der Ortschaft auftauchten.

Die Strecke war 1880 eröffnet und teilweise zweigleisig gebaut worden; das zweite Gleis wurde jedoch von der DR bzw. von der DDR abgebaut; sie wurde dann auf DDR-Seite nur noch bis nach Geismar befahren. Nach der Wiedervereinigung verringerte sich der Personenverkehr aufgrund der Motorisierung erheblich, zumal auch einige Orte, wie Z. B. Geismar, weitab vom Bahnhof lagen. Er wurde Ende des Jahres 1992 eingestellt. Das Viadukt in Lengenfeld (244 m lang, 24 m hoch) wurde zum technischen Denkmal erklärt und durfte nicht abgerissen werden. Als der Autor im Jahr 2001 die Gegend besuchte, war die Brücke noch abgesperrt und daher ein Betreten nicht möglich – siehe Foto 1.. 2012 war dort ein Draisinenbetrieb eingerichtet worden. Man kann jetzt handbetriebene Draisinen mieten und bis zum Sttreckenende bei Geismar fahren, wo eine Umkehreinrichtung vor-handen ist bzw. in Richtung Dingelstäst, wenn dorthin nicht gerade die batterie-betriebene Großdraisine für Perosnenbe-förderung (bis zu 50 Personen) unterwegs ist – Foto 2. Sie fährt in der Saison (April-Oktober) zweimal am Tage. Das ehemalige Bahnhofsgebäude von Lengenfeld dient als Büro für die private Betreiberorganisation und enthält auchj eine Imbissstube – siehe Foto 3. In der Draisine werden Getränke und Naschwerk gereicht. Ihre Geschwindigkeit beträgt etwa 20 km/h. An den Bahnübergängen wird auf den Draisinenbetrieb aufmerksam gemacht. Hinter Lengenfeld wird der Entenberg-Tunnel (288 m) durchfahren. Unterwegs werden Erklärungen über die Geografie und die Geschichte der Bahn und der Region gegeben. Es erfolgt ein Halt, von wo aus in der Ferne der Hülfensberg, eine katholische Wallfahrtsstätte, zu sehen ist. Der Platz für das 2. Streckengleis wird gerade (= August 2012) für einen Rad und Fußweg ausgebaut. Auf den Draisinenberieb, der den Tourismus fördern soll, wird auch auf den Straßenschildern der Umgebung hingewiesen, z. B B 249 Eschwege-Mühlhausen. An einen Lückenschluss über die ehemalige Grenze bei Schwebda in Richtung Geismar, d. h. auf eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebs, ist nicht zu denken, da die Strecke ab Dingelstädt für 1 € an die private Betreibergesellschaft verkauft worden ist.





Resumo

En la proksimeco de la iama limo inter ambaŭ germanaj ŝtatoj troviĝis fervojo, kiu estis parto de la tielnomata „kanona fervojo“, kiu kondukis de Berlino ĝis la Rejno en direkto al Francio, ĉar dum ties konstruo tiu lando ne estis amiko de Germanio. Temas ĉi tie pri la itinero de Dingelstädt (Turingio) al Eschwege (Hesujo) tra Lengenfeld unterm Stein, kiu famas pro la granda viadukto. El Eschwege kondukis iam 3 diversaj linioj al la oriento, ĉiuj ne plu estas ekspluataj. La oriento uzis la nomatan linion nur ĝis Geismar. La linio estis parte dutraka, sed la orient-germanaj instancoj forprenis la relojn de la dua trako. Post la reuniiĝo der Germanio malkreskis la frekventadon de la fervojo, pro tio oni ĉesis la veturadon fine de 1992. En la jaro 2001 la aliro al la viadukto ĉe Lengenfeld estis barita. Privata organizo poste aĉetis la linion de la DB kaj ekde 2012 funkcias tie nostalgiaj veturoj per motordrezinoj. Granda drezino (ĝis 50 personoj) veturas ekde Lengenfeld super la viadukto en direkto al Dingelstäst, manmovataj drezinoj oni povas lui kaj veturi en ambaŭ direktoj. La granda drezino veturas ĉirkaŭ 20 km/h. La vetursezono estas de aprilo ĝis oktobro. La reaktivadon de la itinero, eble eĉ trans la iama landlimo, oni ne povas supozi, ĉar la cirkonstancoj nun estas tute aliaj.

Walter Ullmann, Friedberg (Hessen)

Quellen:Grenze über Deutschlands Schienen, Eisenbahn-Kurier-Verkag, 1980
Die Innerdeutsche Grenze und der Schienenverkehr, Ritzau-Verlag, ergänzter Nachdruck 1997
Prospekt: Die Kanonenbahn, Erlebnis Draisine, Lengenfeld unterm Stein.
Fotos: Walter Ullmann

La antautuko de mia avino

Tre ofte kaj volonte mi memoras al miaj infananjaroj.

Vi, kara avino, ludis en tio ĉiam ĉefrolon kaj kune kun vi via malhela antaŭtuko, kiun vi ĉiutage surhavis.

Ĝi estis granda kaj faltaĵa kaj etendiĝis preskaŭ ĝis la planko.

Ĝi estis surpresita per karooj kaj punktoj.

Kaj ĝi flavis je kernsapo kaj apreturo, kiam vi prenis gin el la tolajkomodo - kaj vi havis multajn antaŭtukojn.

Ĉiun matenon vi svingis ĝin per trejnita preno ĉirkaŭ la kokson, metis la ŝelketojn trans la ŝultrojn kaj butonumis ilin al la taliobando.

Sur la salivo pendis je ambaŭ flankoj sendanĝeraj pingloj,

Antaŭ komenco de la taga agado vi glatigis la antaŭtukon per viaj sulkaj manoj, kvazaŭ dirante, nun ek.

Mi amis la antaŭtukon.

La antaŭtukaj pintoj tenis min, kiam ni iris en la malhelan kelon, kiu timigis min.

Per la samaj pintoj forviŝis miajn larmojn, kiam mi vundigis miajn genuojn, ĝi servis kaj ankaŭ ĝi traktis mian nazfluujon. Vi ja ĉiam kunhavis novan naztukon, sed ĝi servas nur en ekstremaj kazoj kaj estis neniam uzita.

La antaŭtuka pinto bone taŭgas por forviŝi ŝviton de sur la frunto aŭ sekigi la manojn kaj ankaŭ por forpeli la muŝojn for de sur la tablo.

Mi admiris la antaŭtukon, ĉar fakte ĝi taŭgas por ĉio. El ĝi estis disĵetita la kokinnutrajo. Poste ŝi kolektis en ĝi la ovojn. Ĝi servis kiel pomkorbo kaj legomportilo, helpis porti la lignoŝtipojn en la domon kaj savi en ĝi la spikojn sur la kampo.

Kiam daŭras la mallonga babilado ĉe la gardenbarilo tro longe, servis la kunrulita antaŭŭŭtuko kiel apogilo por la kubutoj.

Ĉe subita pluvoverŝo estis la antaŭtuko de la avino la plej bona pluvgardilo, multe pli bone ol la poŝtuko kun kvar noditaj pingloj sur la kapo.

Pototukon avino neniam uzis, ŝi prenis simple la pli praktikan antautukon. Ŝi ekprenis helpe de la antaŭtuko la varmegan potkovrilon kaj ankaŭ la grandan aluminian poton kun la vaporanta terpomsupo sur la tablo.

Kiam matene la fajro ne ekbrulas kaj ankaŭ la blovado ne helpis, svingis avino forte per la antautuko. Antaŭ iri al la kalandrilon, ŝi kovris la tolajkorbon per sia antaŭtuko. La kolbasojn, kiuj kuŝas zorgeme stablita kaj kovrita per la antaŭtuko en manĉareto, kiam ili veturas al la fumaĵejo.

La antaŭtuko estis por ni infanoj miraklo saketo, el kiu ŝi sorĉis printempe la kokidetojn, en somero la unuajn pomojn, aŭŭtune la unuajn mangeblajn pirojn kaj prunojn kaj vintre avelojn.

Finfine la antaŭtuka poŝo! En ĝi troviĝis ĉiam monero aŭ mallongaj krajonoj, per kiuj ni pentris, la envolvita suĉbonbono, kiu konsolis pro svelaĵo kaj ankaŭ la perdita butono, kiun ni ne povis retrovi.

Kiam mi foje pensas al mia kara avino, mi demandas min, kion do mia filo, mia filino au genepoj iutage memoros pri mi.

Versajne mia Jinzopantalono!

Nekonata verkisto - Tradukis el la germana Elfriede Kruse kaj Dieter Hartig

En Heilbronn okazos la 57a jarkunveno de GEFA 11.-13.10.2013

La urbodomo kun la arthorloĝo estas vidindaĵo. La konstruinto de la horloĝo estis Isaak Habrecht (1580), famulo el Schaffhausen en Svisio. Li ankaŭ konstruis la horloĝojn en la katedralo de Straßburg kaj de la urbodomo en Ulm. En Heilbronn post la detruo je 4.12.1944 urbodomo kaj horlogo estis tute rekonstruitaj.



In Heilbronn findet 11.-13.10.2013 die 57. Jahresversammlung von GEFA statt.

Das Rathaus mit der Kunstuhr ist eine Sehenswürdigkeit.
Der Konstrukteur der Uhr ist Isaak Habrecht (1580), bekannte Persönlichkeit aus Schaffhausen in der Schweiz. Er konstruierte auch die Uhren der Kathedrale von Straßburg und des Rathauses von Ulm. In Heilbronn wurden Rathaus und Uhr nach der Zerstörung am 4.12.1944 komplett restauriert.

Der 66. IFEF-Kongress
findet vom 17. bis 24. Mai 2014
in San Benedetto del Tronto (Italien)
statt

El fervoja mondo

Aŭstrio: Nacia rekordo en rapido kreskis al 336,4 km/h

Koincide kun komencita provfunkciigo de trafiko sur nova grandrapida linio de Vieno al Sankt Pölten estis farita, kun speciale normigita elektra veturilkombinaĵo, nova aŭstra rapidrekordo 336,4 km/h. La ĝistiama valida rekordo estis 306,2 km/h. Trivagona kombinaĵo ICE-S, pruntedonita de germana kompanio DB AG, havas povumon 9600 kW, kaj atingas rapidon ĝis 400 km/h. Ĝi estas uzata por provveturoj, dum kiuj estas mezurataj aliaj fortoj inter radoj kaj reloj, inter kurentodeprenilo kaj kontaktolineo, ekskuigoj sur relfiksaĵoj aŭ pontoj, premondoj, kaj movoj de trakforkoj. Sur la linio de Vieno al Sankt Pölten ekde decembro 2012 estas la ĝistiama veturtempo de trajnoj Railjet kaj IC reduktita al duono.

Germanio: Germanaj Fervojoj prezentis veturilkombinaĵon ICx

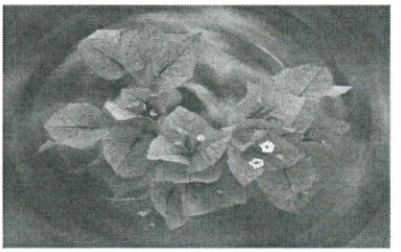
Nova motorvagonkombinaĵo ICx estas la plej esperiga veturiltipo por trajnoj IC de Germanaj Fervojoj DB. Ĝi povas helpi al generacia ŝanĝo en longdistanca trafiko. En Berlino estis prezentata normalgranda prototipo. Pli ekonomia, pli komforta kaj denove kun lakado en blanka kun ruĝa strio. DB prezentis ĝin en Berlina foiro Innotrans. DB jam mendis de firmao Siemens provizore 220 da tiuj ĉi kombinaĵoj por 6 miliardoj da eŭroj. En la jaro 2016 ili povos anstataŭi ĝis 40 jarojn ekspluatatajn vagonojn de lokomotivtrakciaj trajnoj InterCity. Pli poste ili povus trafiki ankaŭ sur reto de trajnoj ICE. Vagonkombinaĵo ICx povos trafiki maksimume per rapido 249 km/h kaj havos kapaciton ĝis 724 pasaĝeroj. En trajno estos restoraci- aŭ bufedvagono, vagono kun kupeoj por familioj kun gefiloj, kaj ankaŭ kun kupeo por bicikloj. Pro konstrukcio kaj uzitaj konstrumaterialoj tiaj trajnoj havos ĉirkaŭ je 30% malpli altan konsumon de energio ol havas nuntempaj trajnoj InterCity. (Prilaborita laŭ FAZ).

Germanio: Helpvagonaroj por trafiko en tuneloj

Germanaj Fervojoj DB aĉetos sep novajn tunel-helpvagonarojn por du plej malnovaj grandrapidajn fervojlinioj, de Hannover al Würzburg (327 km), kaj de Mannheim al Stuttgart (99 km). Ili anstataŭos pli malnovajn tunel-helpvagonarojn uzatajn ekde la jaro 1991. Liveranto de la vagonaroj estas firmaoj Dräger kaj Tatravagonka. Valoro de kontrakto estas 80 milionoj da eŭroj. La veturiloj estas parto de kvarnivela savsekuriga sistemo en tuneloj kun grandrapida trafiko.

Slovakio: Elektokonkurso por parto de la koridoro finis

Administranto de infrastrukturo Slovakaj Fervojoj (ŽSR), kaj filia kompanio Pod Brezinou, estrata de kompanio TSS Grade, subskribis en unua duono de oktobro 2012 kontrakton por realigo de konstrulaboroj por modernigi 12 km longan linisekcion de kvina koridoro Zlatovce – Trenčianska Teplá por rapido 160 km/h. Konstrulaboroj kostos 244,970 milionojn da eŭroj (sen dogano). Unu el la plej longaj kaj plej komplikaj trafikaj elektokonkursoj de lastaj jaroj en Slovakio tiel finiĝis. La kompanio ŽSR ĝin anoncis jam en fino de la jaro 2009. Preparis Jindřich Tomíšek - Reviziis Heinz Hoffmann



Wir gratulieren

Unser langjähriger Bezirksbeauftragter

Werner Lepke

hat am 13. August seinen

100. Geburtstag

gefeiert.

Unser Bezirksbeauftragter Karl-Heinz Marzahn
hat die Glückwünsche und ein Präsent von GEFA überbracht



Wir trauern um

D-ro Werner Bormann

*27.10.1931 †16.5.2013

Ehrenmitglied von UEA und GEA
1967-1977 Präsident des Deutschen Esperanto-Bundes
1976 2007 Mitglied und 1995-1998 Präsident der Esperanto-Akademie
Vorstandsmitglied von UEA und 28 Jahre Komitatano
Verfasser vieler Esperanto-Publikationen

Er war über Jahrzehnte auch treues und aktives Mitglied unseres Verbandes.

Redaktfino por FE 4/2013 estos la 15.11.2013
Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt am Main
Schriftleitung/redakcio: Fritz Lautenbach, Abtstor 21, 36037 Fulda
Tel. (06 61) 7 76 27, Fax (06 61) 3 02 96 92, E-Mail: fritzlautenbach@gmx.de
Spenden auf Konto 953 729 bei Sparda-Bank Hessen (BLZ 500 905 00)