FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

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

Fondita 1952 Numero 4 Oktobro/Decembro 2013



Die Eisenbahn nach Usedom Artkel Seite 2 Foto: Walter Ullmann

Eisenbahn nach Usedom
Hubbrücke von Karnin

Die Jahresversammlung von GEFA fand 2011 in Ahlbeck auf der Insel Usedom statt (siehe FE Nr. 4/11 Seiten 2/3).
Während der dabei stattgefundenen Inselrundfahrt mit einem Autobus hatten wir einen kurzen Halt in Karnin am Peenetrom, einem Fluss bzw. Meeresarm, der die Insel vom Festland trennt. Wir sahen dort die Reste einer früheren Hubbrücke – mitten im Peenestrom. Auf dem Ufer lagen zwei Gleisstümpfe (die frühere Zweigleisigkeit andeutend). Eine Informationstafel klärte ein wenig über das Schicksal der Brücke und der früheren Bahn auf und man sah, dass der frühere Bahnhof Karnin – gleich hinter den Gleisstümpfen – zum Wohnhaus geworden war. Bei der weiteren Fahrt fuhren wir an einem ehemaligen Bahndamm entlang, sahen in Dargen in der Außenanlage des Museums ein Modell der Brücke, ein ehemaliges Stellwerk (ebenfalls nun Wohnhaus) und fuhren mehrfach durch Viadukte einer früheren Linie. Dies alles weckte mein Interesse für das Schicksal dieser Strecke und was ich inzwischen erfahren habe, möchte ich Ihnen vorstellen. Um welche Eisenbahnstrecke handelt es sich dabei?
Bis Kriegsende 1945 existierte eine Strecke Berlin–Swinemünde über Pasewalk-Bucherow-Karnin, die dort über den Peenestrom hinwegführte. Die Strecke war 1876 eröffnet worden und die Fahrt dauerte im Jahre 1904 3 1/2 Stunden und 1935 nur noch 2 Stunden und 36 Mnuten . In Bucheerow zweigte sie von der Strecke nach Stralsund ab und ermöglichte so den Berlinern, dass sie die sogenannte „Badewanne Berlins“ verhältnismäßig schnell erreichen konnten. Es waren 5 Überbauten auf Pfeilern und eine Drehbrücke gebaut worden, um auch den Schiffsverkehr weiterhin zu ermöglichen; zunächst wurde nur eingleisig gebaut, aber schon mit technischer Vorsorge, dass man das zweite Gleis noch bauen werde. Wo der Peenestrom zu kreuzen war, war er 500 m breit. Deshalb wurde auf beiden Seiten ein Damm aufgeschüttet, wodurch die Breite auf 360 m verringert wurde. Eingebaut wurden Überbauten zu je 58 m, 2 auf der Seite der Insel, 3 auf der Festlandseite. Auf der Landseite liegt der kleine Ort Kamp, der keinen Hp hatte, aber eine Blockstelle. 1908 kam das 2. Gleis hinzu. Die Drehbrücke wurde ab 1931 in eine Hubbrücke umgebaut – unter laufendem Betrieb. Dies dauerte bis 1933. Die Strecke führte in Swinemünde über den Hbf hinaus in den Fährhafen, von wo aus man auf die Insel Wollin übersetzen konnte. In Swinemünde gab es außer dem Hbf noch den Seedienstbahnhof, den Hafenbahnhof und Swinemünde Bad. Im Jahre 1935 fuhren täglich 20 Reisezüge über die Brücke; dazu kamen noch etliche Güterzüge. Da es auf der Strecke eine Nachtruhe gab, kann man sich asurechnen, dass tagsüber verhältnismäßig starker Verkehr herrschte. Fußgänger durften die Brücke überqueren, aber nur bis eine halbe Stunde vor einer Zugfahrt. Seit 1941 gab es keine öffentlichen Züge mehr. Große Teile der zweigleisigen Strecke wurden

abgebaut, aber nicht zwischen Kamp und Bucherow. In den letzten Tagen de 2. Weltkrieges (29.4.1945) wurden die Brückenüberbauten von der deutschen Wehrmacht gesprengt, um der vorrückenden Sowjetarmee das Übersetzen nach Usedom unmöglich zu machen bzw. zu erschweren. Vorher war die Hubbrücke nach oben gezogen (28 m über dem Wasser) und arretiert worden. Die Hubhbrücke blieb also unberührt, um deutschen Schiffen im Peenestrom die Flucht zu ermöglichen.

Wie bekannt, kam ein Teil der Insel nach Kriegsende unter polnische Herrschaft, darunter auch Swinemünde, womit zunächst an einen Wiederaufbau der Strecke nicht zu denken war. Die gesprengten Überbauten wurden Anfang der fünfziger Jahre aus dem Wasser geholt und der Verschrottung zugeführt, die Hubbrücke selbst blieb stehen und wurde sogar zum technischen Denkmal erklärt. 1968 - also noch zu DDR-Zeiten – war geplant worden, die Strecke neu zu bauen. Daraus wurde aber nichts.

Nach der Grenzöffnung bildete sich ein Verein, der die Wiederinbetriebnahme der Strecke betreibt. Dazu wurde der ehemalige Bahnhof in Karnin als Informationsstelle eingerichtet, musste aber aus Kostengründen wieder aufgegeben werden. Vermutlich wurden die in Karnin gesichteten 2 Teilstücke der Gleise von dieser Organisation dort platziert, weil sie zu neu aussehen, um aus der Zeit vor 1945 zu stammen. Außerdem weisen die verwendeten Betonschwellen darauf hin.

Der Bau, der Ausbau und die Maßnahmen zur Beschleunigung der Fahrten mit der Bahn dienten zuvörderst dem Tourismus und auch heute steht neben dem Idealismus wohl auch das Interesse einer Steigerung der Anzahl von Urlaubern sowie der Umweltschutzgedanke dahinter. Ein besonderes Poblem besteht darin, dass auf polnischer Seite, d. h. In der Stadt Swinemünde – jetzt Swinoujscie – die ehemalige Trasse zugebaut ist und der ehemalige Hbf einer anderen Verwendung zugeführt wurde. Dennoch existieren Pläne für die Strecke, die sich durch das nunmehr polnische Gebiet auf die bestehende Strecke der Usedomer Bäderbahn (UBB) über Ahlbeck hinaus zubewegt. Dies ist zweckmäßig, weil ein verstärkter Tourismus sich eher in die drei deutschen Kaiserbäder verlagern wird, als in das polnische Swinemünde. Alle Linien auf Usedom sind der UBB unterstellt worden, deren Strecke 2008 sogar bis Swinemünde verlängert wurde. Dort am Stadtrand besteht die Haltestelle Swinoujscie Centrum, zu der 2010 sogar ein ICE geleitet wurde, als eine Zugtaufe anstand. Die polnische Seite ist in die Aktivitäten für eine eventuelle Wiederaufnahme des Zugbetriebs eingebunden. Delegationen nahmen an entsprechenden Treffen teil und die Stadt-Oberen von Swinoujscie waren beim Empfang dieses ICE in der Hst Swinoujscie anwesend. Die Hubbrücke selbst – aus besonders hartem Stahl gebaut – dem Mangan, Kupfer, Chrom und Molybdän beigemischt wurden – könnte anscheinend wieder benutzt werde, denn sie wurde auch schon zur DDR-Zeit gewartet.

Bildoj paĝo 6: Martin Rodenberg (Wikipedia) (1), Ub12vow (Wikipedia) (2), BSW (3)

Anfang 1990 bestanden Bestrebungen, die Hubbrücke abzureißen. Einer Bürgerinitiative gelang es, dies zu verhindern. Auf der Brücke fanden auch schon Besichtigungen statt. Diese organisierte die DBAG, denn sie ist noch in deren Besitz. Aktivitäten bestehen also zum Neubau, in die Politiker/-innen eingespannt sind, aber es handelt sich um immense Kosten und zunächst wäre eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan erforderlich. Inzwischen ist nämlich auf der anderen Seite der Insel (bei Wolgast) eine Eisenbahnbrücke gebaut worden, so dass das frühere Umsteigen , der Marsch über ca. 800 m und die Weiterfahrt ab Wolgast Fähre entfällt. Die UBB fährt auch Züge über den Abzweigbahnhof Züssow hinaus, z.B. bis Stralsund.

Ziel der Interessengemeinschaft „Karniner Brücke“ ist es, den Abzweigbahnhog Bocherow, der jetz einen Dornröschenschlaf führt, wieder zu beleben und die Strecke ab dort neu bauen zu lassen, um den Berlinern eine Fahrt in ca. 2 Stunden nach Usedom zu ermöglichen. Man wirbt mit dem Motto „Berlin nach Usedom wieder in 2 Stunden“. Zur Zeit dauert die Fahrt von Berlin Hbf nach Ahlbeck mit Umsteigen in Züssow fast 4 Stunden.

Quellen:
- „Die Eisenbahnbrücke Karnin“, IGEL-Usedom Verlag, Seebad Heringsdorf, Sept. 2012
- Informationen eines guten Bekannten des Autors, der noch im Januar 1945 in einem Lazarettzug als Soldat die Brücke überquert und den Bahnhof Bucherow als großen Bahnhof erlebte (Hausbahnsteig, 2 Inselbahnsteige, ein Güterzuggleis)

Das Foto auf der Titelseite zeigt die die Hubbrücke Karnin im Oktober 2011

Resumo

Dum la jarkunveno de GEFA 2011 sur la insulo Usedom vidis la aŭtoro restaĵojn de iama fervoja linio, inter alie la levponton en Karnin. Li esploris iomete la aferon kaj prezentas nun la rezulton: Temas pri la fervoja itinero de Berlino tra Pasewalk al Bucherow kaj de tie super la Peenestrom al Karnin kaj fine al Swinemünde. Ĝi funkciis ekde 1876. Por transpasi la Peenestrom kaj ankaŭ ebligi la ŝipveturon ekzistis unue ponto turnebla, kiun oni 1931-1933 transformis al levponto. Unue la itinero estis unutraka, kaj ekde 1908 ĝi fariĝis dutraka. 1945 la ponto estis estis eksplodigita de la germana armeo. Poste venis parto de la insulo sub polan regadon, inter alie la urbon Swinemünde, nun Swinoujscie. Post la limmalfermo ekestis asocio, kiu klopodas pri la ekonstruo de la iama linio, por ke la daŭro de la veturo de Berlino al Usedom fariĝu nur ĉirkaŭ 2 horojn. Tio celas al instigo por turistoj. Nuntempe daŭras le veturo al Ahlbeck tra la trajno-ŝanĝstacio Züssow ĉirkaŭ 4 horojn. Sed la kostoj por eventuala rekonstruo estus sufiĉe altaj kaj necesas politikaj klopodoj. Sur la insulo la linio estus iom alimaniere direktita, ĉar la kunligo al la nuna itinero de la UBB devas esti (tra la pola teritorio) je alia punkto, ĉar en Swinemünde nun ja finas la UBB-trako ĉe la senpersonala haltejo Swinoujscie Centrum.

Walter Ullmann, Friedberg



Al ĉiuj niaj legantoj ni deziras Benitan Kristnaskon, agrablajn festotagojn kaj sanan, feliĉan, pacan jaron 2014

Fideluloj en Heilbronn

Okazon por interbabili, organizi, plendi kaj ĝui kaptis grupeto da GEFA-aktivuloj en la frankonia urbo Heilbronn. Unu kaj du duonajn tagojn - la duan oktobran semajnfinon - daŭris la jarkunveno en la hotelo Urbanus, kiun Siegfried Krüger estis preparinta zorgeme kaj kun amo al detaloj. Kelkaj spertis diversaj trafikajn obstaklojn, sed la plimulto glate alvojaĝis. Vendredon vespere la partoprenantaro estis plennombra kaj ĉe manĝo-tablo, respektive en gasteja saloneto formale kaj neformale intertraktis.
Sabatmatene la raportanto alkroĉiĝis al la urbgvida grupeto kaj dum duhora promeno aŭdis historiojn pri la mezepoka fondo, pri la interrilato de la urbo kaj ĝia rivero kaj konsternigajn detalojn pri la suferoj dum la dua mondmilito.
Dume la distriktkomisiitoj bilancis la aktualan situacion de la asocio.
Komuna tagmanĝo enkondukis la ĝeneralan turisman programon. La najbara urbeto Weinsberg estis atingata per trafikrimedo ankaŭ por spertaj fervojistoj nekutima: La tramo - en la urbo ordinare fluanta kun la enstrata trafiko - proksimiĝas al la fervojaj trakoj, preterpasas ŝildon „EBO“ kaj fariĝas trajno. Ŝajne simpla afero estas en realeco teknika, funkcia kaj organiza defio. La koncerna trafikentrepreno „AVG“ post langdaŭraj diskutoj kun la germana fervojo ekde la jarmilŝanĝo veturigas siajn plursistemajn tramojn sur fervojaj trakoj kaj meze tra la urbo-centro de Heilbronn.
En Weinsberg mallonga piedmarŝo kondukis al la domo de Justinus Kerner, hodiaŭ muzeo pri la fama posedinto. Kvankam iom ofendita pro la strikta tempo-kadro la gvidanto Dr. Liebig enkroĉis nin vizitantojn en densan reton plenan da anekdotoj pri tiu kuracisto, honorulo, poeto, sciencisto kaj mistikisto, ĉiam atentante la pozicion de Kerner kaj liaj verkoj en lia epoko: Perfekta prezento nepre rekomendinda.
Tra la vitejoj la grupo nun grimpis la deklivon supren al la ruino de la fortikaĵo Weinsberg, por tie en la seka kaj bone hejtita gastĉambro trinki kakaon kaj varman grogon.
Dumtempe la gvidanto rakontis la kortuŝan historion pri la reĝo Konrad, kiu en la jaro 1140 dum semajnoj sieĝis la fortikaĵon defenditan de la enloĝantoj. En senespera situacio ili sendis la virinojn por marĉandi pri la kapitulacio. La rezulto estis plena sukceso. La promeson de Konrad, lasi al ili ne nur sanon kaj liberecon, sed ankaŭ ĉion, kion ili kapablus porti surdorse, la virinoj je la miro de la reĝo eluzis por forporti siajn edzojn. Ĉu la viroj estus farintaj same?
Ree en Heilbronn post vespermanĝo oni renkontiĝis por en leĝera etoso –tamen kun la konvena seriozeco – gustumi la vinojn de la regiono, interŝanĝi spertojn kaj spekti pripensigajn filmojn. La principe belsona virtemberga himno, kiun Manfred Retzlaff esperantigis laŭ la originalo de la menciita Justinus Kerner, aŭdiĝis je la komenco de la vespero. Ni ekzercu ĝin por la venonta fojo.
Walter Ullmann havis la ŝancon ĉeesti la Universalan Kongreson en Reykjavík. La dimanĉan matenon la kunvenantoj rekolektiĝis antaŭ la ekrano kaj Walter per bildoj kaj vortoj priskribis la aventurojn dum la UK kaj la sekvinta rondvojaĝo tra la vaporo-plena insulo.
Se la rolo de la jarkunveno estas kolekti la aktivulojn kaj kuraĝigi ilin por la sekvanta fervojista-esperantista laboro, tiam Heilbronn certe plenumis sian taskon.
Dankon al Siegfried Krüger. Guido Brandenburg

Bad Salzuflen - loko de la jarkunveno 10.-12.10.2014



La historia renesanca urbdomo el la deksesa jarcento (1)

La urbo Bad Salzuflen, gastigonta la partoprenantojn de la GEFA-jarkunveno 2014 situas en orienta Nordrejn-Vestfalio – pli precize en la dristrikto Lippe inter Herford kaj Detmold.
Bad Salzuflen havas ĉirkaŭ 52.000 enloĝantojn kaj tri staciojn (Bad Salzuflen, Schötmar kaj Sylbach). La komisiita reltrafika entrepreno servanta sur la koncerna trako estas Westfalenbahn – do entrepreno, kiu ne apartenas al la DB-konzerno.



La nova vaporiga krado ĉerande de la kuracparko (2)

Vi ĝuste konkludas, ke Bad Salzuflen estas kuracloko. Ĝi dankas sian renomon al la salenhava akvo fluanta el abunda kvanto da fontoj. La sanigan efikon de la salakvo vi povos sperti post trinkado, bano aŭ inhalo apud la vaporigaj kradoj en la urbo-centro.
Kunvenejo estos la vilao Dürkopp. En la nobla domo situanta en vasta parko la fondaĵo BSW instalis tristelan hotelon tre konvenan same por individua ferio kiel por laborkunvenoj kaj seminarioj.



La vilao Dürkopp – nia kunvenejo (3)

Ni ekskursos al la vestfalia subĉiela muzeo pri kamparanaj kulturmonumentoj. Sur areo de pli ol cent hektaroj la plej granda subĉiela muzeo de Germanio prezentas naŭdek komplete ekipitiajn konstruaĵojn el ĉiuj vestfaliaj pejzaĝoj kaj prilumas la historion de la kampara vivo. Ĉevalĉaroj transportas lacajn vizitantojn. Kompetentaj gvidantoj rakontas pri la vivo de la iamaj dommastroj. Tri gastejoj invitas al paŭzo, trinko kaj manĝo. Diversaj metiistoj, muelistoj, forĝistoj, potfaristoj k.a. demonstras sian lertecon. Vendejo ofertas ĉiuspecaj memoraĵoj.
Ni esperas pri impreso-riĉa tago sub blua ĉielo.

Adiaŭ!

Per tiu lasta de mi redaktita numero de la Fervoja Esperantisto mi adiaŭas kiel redaktoro. Mi rezignas pro mia aĝo (88). Dum pli ol jardeko mi redaktis nian organon. Helpis min ĉe tiu laboro multaj homoj per kontribuoj, bildoj, korektadoj kaj konsiloj – kaj ankaŭ la legantoj. Mi dankas al ĉiuj pro tio.

Mia posteulo Guido Brandenburg prezentas sin ĉisube. Mi deziras al li bonan starton kaj petas vin daŭrigi vian helpon

Fritz Lautenbach





Saluton!

Mi dankas al la aktiva redaktoro, s-ro Lautenbach, pro la okazo koncize prezenti min al la membroj respektive al la abonantoj de la GEFA-bulteno. Mi estas fervojisto en kvara generacio (Vi pardonas mensogeton: La praavo laŭdire kondukis tramojn), Esperantisto en dua generacio kaj momente 61-jarulo. Mia edzino instruas en lernejo, la filino studas en najbara Nederlando.

La deĵoran tempon mi dediĉis en diversaj funkcioj al la signaltekniko – observante kaj kontrolante signalejojn kaj bariero-instalaĵojn en difinita distrikto, laste planante kaj ekzamenante planojn.

Ĝis antaŭ nelonge la mondo de la esperantistaj fervojistoj al mi estis relative fremda, ĉar mankis la interligo inter lingvo kaj profesio.

La nova postdeĵora perspektivo (la nazon ne ĉiam en aktoj, paperoj kaj regularoj) tamen atentigis min pri la eblecoj, kiujn disponigas la fervojaj entreprenoj por apliki kaj tiamaniere vivteni nian komunan lingvon. Do fine mi aldonis al la konata slogano “Esperanto – bona ideo” por mi la anekson “kaj GEFA – bona afero”.

Ĝis baldaŭ

Guido Brandenburg



Unerwartet verstarb am 9.9.2013 unser langjähriges treues Mitglied

Hieronymus Stroinski

aus Leipzig

Er hat gemeinsam mit seiner Frau über viele Jahrzehnte an Esperantotreffen teilgenommen.

Seiner Frau gilt unser tiefes Mitgefühl.

Er wird in unseren Erinnerungen unvergesslich sein.

NI GRATULAS KORE

al

Manfred Retzlaff

nia longjara distriktkomisiito,
kiu festis sian
75an naskiĝtagon
je la 4an de novembro

kaj al

Ursula Schrapp

nia bone konata samideanino el
Münster, kiu festis sian
90an naskiĝtagon
je la 10an de novembro

Karaj eksterlandaj legantoj!

Daŭraj altiĝantaj pres- kaj sendkostoj devigas nin, ne plu sendi nian organon al vi perpoŝte.
Sed vi povas ankaŭ estonte legi ĝin – pere de la reto.
Tutsimple sendu mallongan mesaĝon al la retadreso
„fervoja.esperantisto@t-online.de“
kaj vi ricevos la gazeton retpoŝte en formato *.pdf

Redaktfino por FE 1/2014 estos la 15.02.2014
Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt am Main
Schriftleitung/redakcio: Guido Brandenburg, Görlitzer Str. 17, 48317 Drensteinfurt
Tel. (02508) 9107, Fax (02508) 984511, E-Mail: fervoja.esperantisto@t-online.de
Spenden auf Konto 953 729 bei Sparda-Bank Hessen (BLZ 500 905 00)