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 2014

Aŭgusto Dekkvar

Aŭgust Vierzehn



1914 - Soldatoj survoje al milito
(foto Oscar Tellgmann, federacia arkivo)

1914 – Soldaten auf dem Weg in den Krieg
(Foto Oscar Tellgmann, Bundesarchiv)

Aŭgusto Dekkvar	2	August Vierzehn	2
Jarkunveno Bad Salzuflen - via pertrajna alvojaĝo	3	Jahresversammlung Bad Salzuflen - eure Anreise mit dem Zug	3
Pioniraj Fervojoj en GDR	4	Pioniereisenbahnen in der DDR	4
Esperanto-Fervojistoj en San Benedetto	8	Esperanto-Eisenbahner in San Benedetto	8
GEFA en Erfurt	9	GEFA in Erfurt	9
La Rendsburga altponto - cent jarojn aĝa monumento	10	Die Rendsburger Hochbrücke - ein 100 Jahre altes Wahrzeichen	10
El terminologia laboro: Kiel esperantigi germanajn trajn-kategoriojn?	12	Aus der Terminologiearbeit: Wie lassen sich deutsche Zuggattungen in Esperanto ausdrücken?	12
Redakcio	12	Redaktion	12



Aŭgusto Dekkvar

La gvidlibron en la poŝo kaj la mapon en la mano ni esploras surbicikle la Muskau-parkon, tiun belegan pecon de pejzaĝa ĝardeno, kiun princo de Pückler-Muskau de 1811 ĝis 1845 planis kaj konstruigis. Ni transpasas kelkfoje la Neiße-riveron ne konsciante vere pri ĝia rolo. Cigaredokiosko en Łęknica fine atentigas nin pri tio, ke ni estas en Pollando – nenia bariero, nenia atendvico, nenia pasporta kontrolo – nenio.

Tiajn momentojn de kelkaj jaroj mi travivas pli ofte: En Helmstedt, kie mi survoje al Berlin povas travetruri sen esti ŝirata el la dormo de limpolicisto kun kaso kaj trairviza bloko, antaŭ Enschede, kie la 643-a motorvagono de DB Regio haltas („volgende Halte: Glanerbrug“), post Eindhoven, kie nur la lampomastoj signalas, ke mi jam estas en Belgio, aŭ en la ĉefstacio de Frankfurt, vidante la TGV atendi la ekveturon al Paris.

Tio estas ĉio alia ol memkomprenebla.

La memortagoj pri la militdeklaroj de Aŭgusto 1914, dum kiuj ni konsciiĝas, ke francoj por germanoj siatempe ne nur estis militkontraŭuloj sed malamikoj pro heredo, rememorigas min pri tio, kiel longa estis la vojo en tiun normalecon.

Kaj tiuj balotafiŝoj kun kaptukaj virinoj kaj plastosakoj, kiuj en Aŭgusto 2014 ĉe ĉiu dua lanternomasto postulas, por certaj homoj la limojn denove fermi – ili montras kiel facile tiu normaleco povas esti denove perdata.

La vizio de Zamenhof, ke komuna lingvo povus helpi kontraŭbatali antaŭjuĝojn kaj malamikecojn inter la homoj, ne evitis militon.

Sed ĝi montris al la unuopulo vojon, kiel li povas protekti sin kontraŭ manipulado kaj formi propran opinion – en la senpera konversacio, en la senpera disputo, en la senpera, necen-

August Vierzehn

Den Reiseführer in der Tasche und die Karte in der Hand erkunden wir auf dem Fahrrad den Muskauer Park, dieses herrliche Stück Landschaftsgarten, das Hermann Fürst von Pückler-Muskau von 1811 an bis 1845 plante und bauen ließ. Wir überqueren einige Male die Neiße, ohne uns wirklich ihrer Rolle bewusst zu sein. Erst der Zigarettenladen in Łęknica macht uns darauf aufmerksam, dass wir in Polen sind – kein Schlagbaum, keine Warteschlange, keine Passkontrolle – nichts.

Solche Momente durchlebe ich seit einigen Jahren häufiger: In Helmstedt, wo ich unterwegs nach Berlin durchfahren kann, ohne von einem Grenzer mit Kasse und Transitvisa-Block aus dem Schlaf gerissen zu werden, vor Enschede, wo der 643-er Triebwagen der DB Regio anhält („volgende Halte: Glanerbrug“), hinter Eindhoven, wo nur die Lampenmasten signalisieren, dass ich schon in Belgien bin, oder im Frankfurter Hauptbahnhof, wenn ich den TGV auf die Abfahrt nach Paris warten sehe.

All das ist alles andere als selbstverständlich.

Die Jahrestage der Kriegserklärungen vom August 1914, an denen wir uns vor Augen halten, dass Franzosen für Deutsche seinerzeit nicht nur Kriegsgegner sondern Erbfeinde waren, rufen mir in Erinnerung, wie lang der Weg in diese Normalität war.

Und diese Wahlplakate mit Kopftuchfrauen und Plastiktüten, die im August 2014 an jedem zweiten Laternenmast fordern, für bestimmte Menschen die Grenzen wieder zu schließen – sie zeigen wie leicht diese Normalität wieder verspielt werden kann.

Die Vision Zamenhofs, eine gemeinsame Sprache könne Vorurteile und Feindschaften zwischen den Menschen verschiedener Nationen bekämpfen helfen, hat keinen Krieg verhindert.

Aber sie hat dem Einzelnen einen Weg gezeigt, wie er sich vor der Manipulation schützen und eine eigene Meinung bilden kann - im direkten Gespräch, im direkten Streit, im

zurita interŝanĝo de pensoj.
Tiurilate – pri tio mi estas absolute konvinkita – la apliko de la Internacio Lingvo havas imunigan efikon kontraŭ ĉiu formo de ŝovinismo.
Se la ŝtatĉefoj nun interbrakumas en la lokoj de la buĉado, ni ridetu pri la pozoj, sed ni esperantistoj rajtas kunfesti kun bona konscienco.

Salutas vin
Guido Brandenburg

direkten, unzensierten Gedankenaustausch.
Insofern – davon bin ich fest überzeugt – hat die Anwendung der Internationalen Sprache eine immunisierende Wirkung gegen jede Form von Chauvinismus.
Wenn die Staatschefs sich jetzt an den Orten des Gemetzels in den Armen liegen, mögen wir über die Posen lächeln, wir Esperantisten dürfen aber mit gutem Gewissen mitfeiern.

Es grüßt euch
Guido Brandenburg

Jarkunveno Bad Salzuflen - via pertrajna alvojaĝo



Veturigos vin la lastajn kilometrojn al Bad Salzuflen: WestfalenBahn
Fährt euch die letzen Kilometer nach Bad Salzuflen: WestfalenBahn

Atentemaj legantoj trovis jam en Fervoja Esperantisto 4/2013, en la unua anonco pri la ĉijara jarkunveno, la indikon, ke sur la linio inter Herford kaj Himmighausen (t.s. ankaŭ en Bad Salzuflen) trafikas ekskluzive la privata kompanio ***WestfalenBahn***, kiu **ne** akceptas la rabatitajn aŭ senkostajn biletoj por aktivaj aŭ iamaj kunlaborantoj de la Germana Fervojo, kiel TagesTicket M Fern aŭ RegioTicket M.
Por la lasta sekcio de via pertrajna alvojaĝo en via vojaĝplano vi trovos trajnnumeron "WFB____") vi bezonos apartan bileton.
Ne necesas prizorgi ĝin antaŭ la vojaĝo: La motorvagonoj der WestfalenBahn estas ekipitaj per biletaŭtomatoj. Sed ne forgesu ĝin serĉi kaj uzi tuj post eniro!

Guido Brandenburg

Jahresversammlung Bad Salzuflen - eure Anreise mit dem Zug

Aufmerksame Leser haben bereits im Fervoja Esperantisto 4/2013, in der ersten Ankündigung zur diesjährigen Jahresversammlung, den Hinweis gefunden, dass auf der Linie zwischen Herford und Himmighausen (d.h. auch in Bad Salzuflen) ausschließlich die ***WestfalenBahn*** verkehrt, die **keine** verbilligten oder kostenfreien Fahrausweise für aktive oder ehemalige Mitarbeiter der Deutschen Bahn akzeptiert, wie das TagesTicket M Fern oder das RegioTicket M.
Für den letzten Abschnitt der Anfahrt mit dem Zug (in eurem Reiseplan werdet ihr eine Zugnummer „WFB____" finden) werdet ihr eine separate Fahrkarte benötigen.



Es ist nicht notwendig, sie vor der Reise zu besorgen: Die Triebwagen der WestfalenBahn sind mit Fahrausweisautomaten ausgestattet. Aber vergesst nicht, ihn sofort nach dem Einstieg zu suchen und zu benutzen.

(trad. Brandenburg)

Pioniraj Fervojoj en GDR

Pioniereisenbahnen in der DDR



Lokomotivo „Moritz“ de la parkfervojo Dresden
(Foto Henry Mühlpfordt, Wikipedia)

Die Lokomotive „Moritz“ der Parkeisenbahn Dresden
(Foto Henry Mühlpfordt, Wikipedia)

Dum pasinta Oktobro mi kun grupo de iamaj kolegoj vizitis la urbon Dresden. La organizinto estas ĝisosta fervojisto, malfeliĉa pri ĉiu ŝpalo, kies antaŭnomon li ne konas. Logike la esencaj ekskursoceloj estis la etŝpura fervojo de Radebeul al Radeburg, la funikularoj (unu "stara" kaj unu "ŝveba") en Loschwitz kaj la parkfervojeto en la Granda Ĝardeno. Ĉi-lasta unuavide impresis kiel ludilo. Sed observante la instalaĵon kaj la kunagantajn personojn mi trovis kelkajn interesajn kaj menciindajn faktojn pri la malgrandaj fervojaj gefratoj kaj ilia historio kiel Pioniraj Fervojoj en GDR …

La klasifiko Pionira Fervojo ne rilatas al pioniroj en senco de soldata kategorio, sed al la Junaj Pioniroj, infana organizaĵo en GDR sub la tegmento de Libera Germana Junularo (FDJ), fondita en 1948 laŭ modelo de Tutunia Pionirorganizaĵo Vladimir Iliĉ Lenin. Unua

Im vergangenen Oktober war ich mit einigen ehemaligen Kollegen in der Stadt Dresden zu Besuch. Der Organisator ist ein Eisenbahner bis auf die Knochen, der unglücklich ist, wenn er nicht jede Schwelle mit Vornamen kennt. Logischerweise waren die wesentlichen Ausflugsziele die Schmalspurbahn von Radebeul nach Radeburg, die Standseilbahnen (eine „stehend“ eine „schwebend“) in Loschwitz und die Parkeisenbahn im Großen Garten. Letzere wirkte auf den ersten Blick wie ein Spielzeug. Aber beim Beobachten der Anlagen und der mitwirkenden Personen, fand ich einige interessante und erwähnenswerte Fakten über die kleinen Eisenbahn-Geschwister und deren Geschichte als Pioniereisenbahnen in der DDR …

Die Klassifizierung Pioniereisenbahn bezieht sich nicht auf Pioniere im Sinne einer Trup-

prezidantino (1949-1955) de la Junaj Pioniroj estis Margot Feist (pli poste Honecker).
La membreco principe estis libervola, sed socie anticipata. La organizaĵo disponis pri vastaj rimedoj kaj per siaj ofertoj dominis la libertempon de la junularo. Tasko de la organizaĵo estis edukado al socialismo. La membroj portis uniformojn - plej tipe la bluan/ruĝan triangula koltukon, kies anguloj simbolis la tri kolonojn de la eduko: familion, lernejon kaj junularorganizaĵon. La Junaj Pioniroj posedis renkontiĝejojn (domojn, halojn, tendumejojn, feriovilaĝojn), ŝipojn kaj parkojn, kie la membroj ludis, kunsidis kaj laboris plenumante taskojn en organizo, flegado kaj konstruo.
Eduko al socialismo evidente ankaŭ signifis fruan alkutimiĝon al respondeco kaj rolo en laborprocedo. En tiu senco la Junaj Pioniroj adoptis publikajn ĝardenojn aŭ helpis en socialaj instalaĵoj. Evidente la saman celon havis la konstruo kaj funkciigo de la Pioniraj Fervojoj.
Tiuj fervojetoj ne havis ekonomian valoron, sed estis modelaj instalaĵoj, pli malpli por demonstri kaj ekzerci la funkcion de fervojo.
La unua tiaspeca fervojo estis provizoraĵo konstruita en 1950 en la Granda Ĝardeno de Dresden. La origina plano por la siatempe nur 1,3 km longa relvojo kun 381 mm etŝpuraj trakoj (15-cola Liliput-ŝpuro), sur kiu trafikis por amuzo de infanoj du vaporlokomotivoj el la jaro 1925, antaŭvidis malkonstruon je la fino de la somera sezono. Sed la eĥo estis tiel laŭta, ke post organiza novordigo ĝi en 1951 refunkciis kaj establiĝis kiel unua Pionira Fervojo. La relvojo nun havis longecon de 4,4 km kaj post aldono de pliaj 1,2 km samsomere atingis 5,6 km. Tiel ĝi estis kaj restis la plej granda inter la „Pioniroj“.
La respondeco pri la funkcio estis transirinta de la Dresdena urbtrafika entrepreno al Deutsche Reichsbahn, kies personaro okupis ĝis 1990 ankaŭ certajn esencajn taskojn (kiel kondukon de lokomotivoj). La dua tiuspeca fervojeto estas la preskaŭ samaĝa Auenseefervojo en Leipzig, inaŭgurita en 1951. Malpli pengattung, sondern auf die Jungen Pioniere, einer Kinderorganisation unter dem Dach der Freien Deutschen Jugend (FDJ), im Jahr 1948 gegründet nach dem Modell der Allunions-Pionierorganisation Wladimir Iljitsch Lenin. Die erste Präsidentin (1949-1955) der Jungen Pioniere war Margot Feist (später Honecker).
Die Mitgliedschaft war im Prinzip freiwillig, wurde jedoch sozial gefordert. Die Organisation verfügte über breite Mittel und dominierte mit ihren Angeboten die Freizeit der Jugend. Die Aufgabe der Organisation war die Erziehung zum Sozialismus. Die Mitglieder trugen Uniformen – wesenlich das blaue/rote Dreiecks-Halstuch, dessen Ecken für die drei Säulen der Erziehung stehen sollten: Familie, Schule und Jugendorganisation. Die Jungen Pioniere besaßen Begegnungsstätten (Häuser, Hallen, Zeltlager, Feriendörfer), Schiffe und Parks, in denen die Mitglieder spielten, zusammensaßen und arbeiteten, um Aufgaben zu erfüllen für Organisation, Pflege und Bau.
Erziehung zum Sozialismus bedeutete offensichtlich auch eine frühe Gewöhnung an Verantwortung und Rolle im Arbeitsprozess. In diesem Sinn nahmen sich die Jungen Pioniere auch öffentlicher Parks an oder halfen in Sozialeinrichtungen. Dasselbe Ziel hatten offenbar Bau und Betrieb der Pioniereisenbahnen.
Diese Eisenbahnen hatten keinen wirtschaftlichen Wert, sondern waren Modellanlagen, mehr oder weniger um den Betrieb einer Eisenbahn zu demonstrieren und zu üben.
Die erste derartige Eisenbahn war ein Provisorium, das 1950 im Großen Garten von Dresden gebaut wurde. Der ursprüngliche Plan für den seinerzeit nur 1,3 km langen Schienenweg auf 381 mm Schmalspurgleisen (15 Zoll Liliputspur), auf dem zur Kinderbelustigung zwei Dampflokomotven aus dem Jahr 1925 verkehrten, sah den Abbau nach der Sommersaison vor. Aber das Echo war so laut, dass sie nach einer organisatorischen Neuordnung in 1951 den Betrieb wieder aufnahm und sich als erste Pioniereisenbahn konstituierte. Der Schienenweg hatte nun

longa ol tiu en Dresden (nur 1,9 km) la relvojo ĉirkaŭas la samnoman lagon. Ĉar la ŝpuro egalas al tiu de Dresden, foje la du fervojetoj interŝanĝas lokomotivojn kaj vagonojn. La vaporlokomotivo devenas el la serio „Martens Unueca Liliput-lokomotivo“ konstruita de firmao Krauss en München. Du aliaj el la 15 sume konstruitaj lokomotivoj estas en Dresden.

Kvar pliaj Pioniraj Fervojoj sekvis en la jaro 1956, en Crispendorf (orienta Turingio) 1,49 km longa, en Cottbus (sudorienta Brandenburgio) 3,2 km longa, en Chemnitz (Saksio) longa 2,3 km kaj en Prerow (Meklenburgo-Pomerio) longa 2 km (hodiaŭ ne plu ekzistanta). Ankaŭ ili estis etŝpuraj, sed 600 mm-aj, similaj al komerccelaj tiel nomataj „kampofervojoj“.



Lokomotivo de iama Pionira Fervojo Vatterode manovras en saktrakon (foto auf-dem-lokus-denker, Wikipedia).
Eine Lokomotive der ehemaligen Pioniereisenbahn Vatterode rangiert in ein Stumpfgleis (Foto auf-dem-lokus-denker, Wikipedia).

La lokomotivoj de la entute 14 en GDR konstruitaj Pioniraj Fervojoj estis majoritate vaeine Länge von 4,4 km und erreichte nach Zufügen von weiteren 1,2 km im gleichen Sommer eine Länge von 5,6 km. So wurde und blieb sie die größte unter den „Pionieren“.

Die Verantwortung für den Betrieb war von den Dresdner Verkehrsbetrieben zur Deutschen Reichsbahn übergegangen, dessen Personal bis 1990 auch einige wesentliche Funktionen besetzte (wie das Führen der Lokomotiven).

Die zweite derartige Bahn war die fast gleichaltrige Auenseebahn in Leipzig, welche 1951 eingeweiht wurde. Weil die Spurweite der von Dresden gleicht, tauschen die beiden Eisenbahnen gelegentlich Lokomotiven und Wagen aus. Die Lok stammt aus der Serie der „Martens'schen Einheits-Liliputlokomotiven“, gebaut von der Firma Krauss in München. Zwei andere der insgesamt 15 gebauten Lokomotiven sind in Dresden.

Vier weitere Pioniereisenbahnen folgten im Jahr 1956, in Crispendorf (Ostthüringen) 1,49 km lang, in Cottbus (Südostbrandenburg) 3,2 km lang, in Chemnitz (Sachsen) 2,3 km lang und in Prerow (Mecklenburg-Vorpommern) 2 km lang (die es heute nicht mehr gibt). Auch diese waren Schmalspurbahnen, jedoch mit 600 mm Spur, ähnlich den kommerziellen „Feldbahnen“.

Die Lokomotiven der insgesamt 14 in der DDR gebauten Pioniereisenbahnen waren in der Mehrheit dampf- oder dieselgetrieben. Sieben Bahnen verfügten über elektrische Loks mit Akkumulator. Die Syratalbahn Plauen (Sachsen) ist die einzige unter den „Pionieren“, deren Loks für die Energiezufuhr einen elektrischen Fahrdraht in einer Höhe von 3,50 m benutzen.

Pioniereisenbahnen müssen mit ihrem gesetzlichen Rahmen übereinstimmen, der Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen – BOP[2], welche in §2 (Grundforderungen) Absatz (5) regelt, dass *„Pioniereisenbahnen (…)*

[2]) nebenbei: BOP und 14 weitere Verordnungen der DDR bleiben nach Einigungsvertrag gültig im Gebiet der ehem. DDR

poraj kaj dizelaj. Sep fervojetoj disponis pri elektraj lokomotivoj kun akumulatoro. La Syratal-fervojo Plauen (Saksio) estas la unu sola inter la „Pioniroj“, kies lokomotivoj por energikonduko utiligas elektran kontaktodraton en alto de 3,50 m.

Pioniraj Fervojoj devas kongrui kun sia leĝa kadro, la Konstru- kaj Funkcidekreto por Pioniraj Fervojoj (Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen – BOP[1]), kiu regulas en §2 (Bazaj postuloj) ĉapitro (5), ke *“Pioniraj Fervojoj estas tiel evoluigendaj, ke la reguloj de la leĝo de 25-a de februaro 1965 pri la unueca socialisma kleriga sistemo (…), la aldone eldonita regularo kaj suplemente deciditaj interkonsentoj estas realigataj. Ili servas al celkonsciaj eksterlernejaj agadoj de geknaboj kaj estas utiligendaj por profesipreparo kaj -orientigo por la socialisma transportservo.”*

Tio signifas, ke la funkcio de la Pioniraj Fervojoj devis simili al la realaj/normalaj fervojoj – koncerne la teknikan ekipaĵon kaj koncerne la disdonitajn rolojn de la kunlaborantoj.

Al la trakoj aldoniĝas trakforkoj kaj trakokrucaĵoj. La pasaĝerkajoj havas difinitan ŝtupon al la trako.

La vojo de la trajno en stacioj estas dividita en itinerojn, kies komenco estas signalilo kaj kies fino estas alia signalilo aŭ alternative trakfina baraĵo. La liberecon kaj sekurecon de la itinero kontrolas teknikaj sistemoj kroĉitaj al regejo. La vojon inter du stacioj sekurigas blokadsistemo kun unu aŭ pluraj blokadsekcioj. Tiuj sistemoj estas signalteknike sekuraj kaj aŭtomataj kaj/aŭ homkontrolataj.

Konstruo kaj vartado de trakoj kaj sekurigaj sistemoj estas roloj de la Pioniraj Fervojistoj. Tiuj lastaj aktivas ekster la publiko. Kutime perceptataj estas la lokomotivkondukisto, la trajnestro, la konduktoro, la kajoĉefo, la barieristo kaj la biletkontrolisto.

Kiel raportite, dum la daŭro de GDR la Pioniraj Fervoj ludis esencan rolon en la edukado. Al tiu rolo ili dankis ankaŭ la specialan rilaton *so zu entwickeln (sind), dass die Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Februar 1965 über das einheitliche sozialistische Bildungssystem (…), der dazu erlassenen Ordnung und abgeschlossenen Vereinbarungen durchgesetzt werden. Sie dienen (…) zielgerichteten außerunterichtlichen Tätigkeiten der Mädchen und Jungen und sind zur Berufsvorbereitung und -orientierung für das sozialistische Verkehrswesen zu nutzen.“*

Das bedeutet, dass der Betrieb der Pioniereisenbahnen dem der realen/normalen Eisenbahnen ähnlich sein musste – hinsichtlich der technischen Ausrüstung und hinsichtlich der auf die Mitarbeiter verteilten Rollen.

Zu den Gleisen kommen Weichen und Kreuzungen. Die Bahnsteige haben eine festgelegte Kante zum Gleis.

Der Weg eines Zuges in den Bahnhöfen ist in Fahrwege geteilt, deren Beginn ein Signal markiert und deren Ende ein anderes Signal oder alternativ ein Gleisabschluss ist. Das Freisein und die Sicherung des Fahrwegs überwachen technische Systeme, die mit einem Stellwerk verbunden sind. Den Weg zwischen zwei Bahnhöfen sichert ein Blocksystem mit einem oder mehreren Blockabschnitten. Diese Systeme sind signaltechnisch sicher und automatisch und/oder von Menschen kontrolliert.

Bau und Instandhaltung der Gleise und Sicherungssysteme sind Rollen der Pioniereisenbahnen. Letztere wirken für das Publikum nicht sichtbar. Wahrgenommen wird der Lokomotivführer, der Zugführer, der Schaffner, der Aufsichtsführende, der Schrankenwärter und der Fahrkartenkontrolleur.

Wie berichtet, spielten für die Dauer der DDR die Pioniereisenbahnen eine essentielle Rolle in der Erziehung. Dieser Rolle verdankten sie auch die besondere Beziehung zur staatlichen Eisenbahn DR.

Nach der Vereinigung von DDR und BRD und der Fusion der beiden Eisenbahnen, waren Entscheidungen notwendig, was mit ihnen

[1]) marĝene: BOP kaj aliaj 14 leĝoj de GDR laŭkontrakte restas validaj sur teritorio de iama GDR

al la ŝtata fervojo DR.
Post unuiĝo de GDR kaj FRG kaj kunfando de la du fervojoj necesis decidoj kion fari per ili. En rezulto ĉiujn el la 1990 ankoraŭ ekzistantaj 12 Pioniraj Fervojoj transprenis resp. heredis privataj (prioritate komunutilaj) asocioj. La nomo kaj kategorio "Pionira Fervojo" estingiĝis kaj novaperis la "Parkfervojo". Ankaŭ tie deĵoras multaj infanoj kaj junuloj. Ankaŭ tie ne nur temas pri ludo sed ankaŭ pri transpreno de respondeco. Kaj kvankam la transportservo ne plu estas "socialisma" – observante la seriozecon kun kiu la deĵorantoj rolas ("Aŭ – merdo! Ekveturo kontraŭ halt-montranta signalilo!") certe tie kreskas novaj fervojistoj.

Guido Brandenburg

geschehen sollte. Im Ergebnis übernahmen bzw. erbten private (meist gemeinnützige) Vereine alle 1990 noch existierenden 12 Pioniereisenbahnen. Name und Kategorie „Pioniereisenbahn" erlosch und neu erschien die „Parkeisenbahn". Auch dort arbeiten viele Kinder und Jugendliche mit. Auch dort geht es nicht nur um das Spielen, sondern auch die Übernahme von Verantwortung. Und obwohl das Verkehrswesen nun nicht mehr „sozialistisch" ist – beobachtet man die Ernsthaftigkeit, mit der die Mirarbeiter ihre Rolle ausfüllen („Au – Scheiße! Anfahrt gegen Haltzeigendes Signal!"), wachsen dort sicher neue Eisenbahner heran.

(trad. Brandenburg)

Esperanto-Fervojistoj en San Benedetto



La GEFA-delegacio pozas antaŭ la kongresejo.
Die GEFA-Delegation posiert vor dem Kongresszentrum.

La longan alvojaĝon el (siatempe ankoraŭ) vintreca Germanio kompensis varma atmosfero de la 66-a Internacia Fervojista Esperanto-Kongreso en San Benedetto del Tronto (52°57'0" N , 13°53'0" O), turisma kaj fiŝkaptista loko apud la adriatika maro – varmaj ne nur la temperaturoj, sed same la familieca etoso de la kongreso. La konkerita hotelo ofertis luksan kadron kaj tre klopodis pri individua bonfarto. Senhonta pesilo liveris la kvitancon.
La organizintoj proponis ampleksan programon kun akcentoj turismaj – inter alie eblis inspekti la mirakle translokigitan naskiĝdo-

Esperanto-Eisenbahner in San Benedetto

Die lange Anreise aus dem (seinerzeit noch) winterlichen Deutschland glich die warme Atmosphäre des 66. Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Kongress in San Benedetto del Tronto (52°57'0" N , 13°53'0" O) aus, einem Ort des Tourismus und des Fischfangs an der Adria – warm nicht nur die Temperaturen, sondern ebenso auch die familiäre Stimmung des Kongresses. Das eroberte Hotel bot einen luxuriösen Rahmen und bemühte sich sehr um das individuelle Wohlergehen. Eine schamlose Waage lieferte die Quittung.



Spontanea prezento demonstras la kapablojn de la muzikinstrumento.
Eine spontane Einlage demonstriert die Fähigkeiten des Musikinstruments.

Die Organisatoren schlugen ein umfangreiches Programm vor mit touristischen Akzenten – unter anderem war es möglich, das wundersam transferierte Geburtshaus der Gottesmutter in Loreto zu inspizieren, ein Akkordeon-Museum in Recanati, eine Sammlung von Fischen und Amphoren in San Benedetto,

mon de la Dipatrino en Loreto, akordeonan muzeon en Recanati, kolekton da fiŝoj kaj amforoj en San Benedetto, tuŝeblajn (ne: tuŝendajn) skulptaĵojn en Ancona kaj multajn atrakciojn pli.
Teknike kaj organize interesaj impresis la fakprelegoj. Laboro konstrua kaj esperiga okazis en kunsidoj de estraro, komisionaj kaj nelaste la komitato.
Detalan raporton pri la aranĝo skribis Liba Gabalda. Vi povas legi ĝin en la Internacio Fervojisto eldono 2014.4.

Guido Brandenburg

berührbare (nein: zu berührende) Skulpturen in Ancona und viele Attraktionen mehr.
Technisch und organisatorisch interessant wirkten die Fachvorträge. Konstruktive und hoffnungstiftende Arbeit wurde in den Sitzungen des Vorstands, der Kommissionen und nicht zuletzt des Komitees geleistet.
Einen detaillierten Bericht über die Veranstaltung hat Liba Gabalda geschrieben. Ihr könnt ihn nachlesen im Internacio Fervojisto Ausgabe 2014.4.

(trad. Brandenburg)

GEFA en Erfurt

Post la strategia ŝanĝo en nia tegmenta organizo BSW bonvenigas ankaŭ nefervojistojn kaj direktas siajn ofertojn al ili, kondiĉe ke ili membras en GEFA. Proporciaj reguloj en la grupoj, kiuj estis plenumendaj antaŭe, ne plu validas. Ni jam raportis pri tio.



Informilo por germanaj esperantistoj
Handzettel für deutsche Esperantisten

La GEA-kongreso en Erfurt donis la okazon, unuafoje propagandi per tiu argumento.
La GEFA-membroj afiŝumis, informis kadre de la Movada Foiro kaj renkontiĝis por montri ĉeeston kaj raporti pri aktualaj okazaĵoj kiel la IFEF-Kongreso en San Benedetto del Tronto.

Guido Brandenburg

GEFA in Erfurt

Nach der strategischen Änderung in unserer Dachorganisation heißt das BSW auch Nichteisenbahner willkommen und richtet ihre Angebote an sie, wenn sie Mitglied in der GEFA sind. Proporzregeln, die früher in den Gruppen zu erfüllen waren, sind nicht mehr gültig. Wir hatten darüber bereits berichtet.
Der DEB-Kongress in Erfurt bot die Gelegenheit, erstmalig mit diesem Argument Propaganda zu betreiben.



Vesperaj diskutoj inter kongresanoj en Erfurt
Abendliche Diskussionen unter Kongressteilnehmern in Erfurt

Die GEFA-Mitglieder plakatierten, informierten im Rahmen des „Movada Foiro“ und trafen sich, um Präsenz zu zeigen und über aktuelle Ereignisse zu berichten, wie den IFEF-Kongress in San Benedetto del Tronto.

(trad. Brandenburg)

La Rendsburga altponto - cent jarojn aĝa monumento

Die Rendsburger Hochbrücke - ein 100 Jahre altes Wahrzeichen



La Rendsburga altponto impresas ankoraŭ nuntempe per ĝia grandeco kaj formo.
Die Rendsburger Hochbrücke beeindruckt heute noch mit ihrer Größe und Form. (Foto: DB Mediathek)

La dutraka Rendsburga altponto, kiu kun entuta longeco de 2.486,25 metroj transpontas la nordamara-baltamaran kanalon kaj federacian straton en alteco de 42 metroj je longeco de 317 metroj, havas apogo-distancojn de ĝis 140 metroj. Ĝi estis konstruata en la jaroj 1911 kaj 1913 proksime al la ĉefstacio de la urbo Rendsburgo en la norda-germana provinco Ŝlesvigo-Holstinio kiel ŝtala framskeleta ponto kaj kondukas la fervojan linion de Nova Monastero al Flensburgo (Neumünster – Flensburg). Ŝvebopramo pendigita al la ponto servas al la strata trafiko kaj al piedirantoj.

La konstruaĵo el 17.750 tunoj da ŝtalo kaj ĉirkaŭ 3,3 milionoj da nitoj por 13,5 milionoj da oraj germanaj estis muntata sub la gvido de la inĝeniero Friedrich Voss. La 1-an de decembro 1913 okazis la ekfunkciigo. Por atingi la necesan travetur-altecon devis pro la ebena topografio esti konstruataj inter 51 pilieroj ambaŭflanke parte kurbigitaj ramploj, tiel ke la ponto atingis entutan longon de 7,5 kilometroj.

La pontkonstruaĵo ekde la jaro 1993 estas ĝis-

Die zweigleisige Rendsburger Hochbrücke, die mit 2.486,25 m Gesamtlänge den Nord-Ostseekanal und eine Bundesstraße mit ihrer Hauptbrücke in 42m Höhe auf einer Länge von 317 m überspannt, hat Stützweiten von bis zu 140 m. Sie wurde von 1911 bis 1913 unweit des Rendsburger Hauptbahnhofes in Schleswig-Holstein als stählerne Fachwerkbrücke gebaut und überführt die Eisenbahnstrecke Neumünster-Flensburg. Eine an das Bauwerk angehängte Schwebefähre dient dem Straßen- und Fußgängerverkehr.

Das Bauwerk aus 17.750 t Stahl und etwa 3,1 Mio Niete wurde für 13,5 Mio Goldmark unter der Leitung von Ingenieur Friedrich Voß errichtet. Am 1. Dezember 1913 fand die Inbetriebnahme statt. Um die Durchfahrtshöhe zu erreichen, mussten aufgrund der ebenen Topografie beidseitig lange, teilweise gekrümmte Rampenstrecken zwischen 51 Pfeilern gebaut werden, so dass die Rendsburger Hochbrücke eine Gesamtlänge von 7,5 km erreichte.

Das Brückenbauwerk wird seit 1993 von

funde sanigata – inkluzive la plifortigon de la fundamentoj - kaj la nitoj anstataŭigataj per ŝraŭboj, por enkroĉi la en 1995 elektrizitan fervojan linion en la vartrajnan trafikon inter Germanio kaj Skandinavio (Jutlanda linio) kun radŝarĝo de 22,5 tunoj kaj metra ŝarĝo de 6,4 tunoj.

Dum la konstrulaboroj ĝis la jaro 2015 la ponto nur estas unutrake surveturata. La kostojn oni taksas je 200 milionoj da eŭroj. La ŝvebopramo estas 14 metrojn longa, 6 metrojn larĝa kaj 45 tunojn peza. Ĝi pendas ligita per dekdu ŝnuregoj ĉe ŝtala kadro, kiu ĉirkaŭkrampas u-forme la subtenilon de la fervoja ponto. Ĝi veturas per ok radoj kaj elektraj motoroj sur reloj dekstre kaj maldekstre de la pont-portilo. La ŝvebopramo, nomita ankaŭ gondolo, transportas per ĉiu duminuta vojaĝo inter la lokoj Rendsburgo (Rendsburg) kaj Osterrönfeld kvar veturilojn kaj ĝis sesdek piedirantojn.



La Rendsburga altponto estas ekkonilo de la urbo Rendsburgo kaj unu el al plej signifoplenaj teknikaj monumentoj en Germanio. Ĝi estis la 23-an de Septembro 2013, je la centjara ekzisto, premiata de la germana federacia inĝenier-ĉambro kiel „historia rekonilo de la inĝeniera konstruarto en Germanio“.

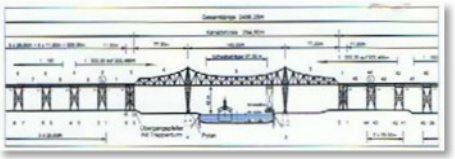
Datumoj kaj faktoj:
- kradtraba skeleto
- entuta longeco: 2.486,25 metroj
- 58 aperturoj
- interna alteco: 42 metroj
- konstruo-tempo: 1911 – 1913
- superpasejo: fervoja linio Nova Monastero – Flensburgo (Jutlanda linio)
- subpasejo: Nordamaro-Baltamara kanalo kaj federacia strato

(trad. Manfred Retzlaff)

Grund auf – einschließlich der Verstärkung der Fundamente – saniert und die Niete durch Verschraubungen ersetzt, um die 1995 elektrifizierte Eisenbahnstrecke in den Güterzugverkehr Deutschland-Skandinavien (Jütlandlinie) mit einer Radsatzlast von 22,5 t und einer Meterlast von 6,4 t einzubinden.

Während der Baumaßnahmen bis 2015 wird die Brücke nur eingleisig befahren. Die Kosten sind mit 200 Mio EUR veranschlagt. Die Schwebefähre ist 14 m lang, 6 m breit und 45 t schwer. Sie hängt mit zwölf Seilen an einem Stahlrahmen, der den Untergurt der Eisenbahnbrücke u-förmig umklammert und mit acht Rädern und elektrischem Antrieb auf Schienen rechts und links des Brückenträgers läuft. Die Schwebefähre, oder auch Gondel genannt, befördet je zweiminütiger Fahrt zwischen Rendsburg und Osterrönfeld vier Fahrzeuge und bis zu 60 Fußgänger.

Die Rendsburger Hochbrücke ist das Wahrzeichen der Stadt und eines der bedeutendsten technischen Denkmale in Deutschland. Sie wurde am 23. September 2013, pünktlich zum 100-jährigen Bestehen der Brücke als „historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ von der Bundesingenieurkammer ausgezeichnet.



Daten und Fakten:
- Fachwerkbrücke
- Gesamtlänge: 2.486,25 m
- 58 Öffnungen
- Lichte Höhe: 42 m
- Bauzeit: 1911 – 1913
- Überführung: Eisenbahnstrecke Neumünster-Flensburg (Jütlandlinie)
- Unterführung: Nord-Ostsee-Kanal und Bundesstraße

Eisenbahn-Ingenieur 09/2013
(DVV-Eurailpress)

El terminologia laboro: Kiel esperantigi germanajn trajn-kategoriojn?

Trajn-kategorioj nacie tre diversas. Estas malfacile, por tio krei internacie taŭgan sistemon. Ni esperantistoj obeu al koncernaj nocioj en la terminaro de Internacia Fervojunio UIC. Por pasaĝertrajnoj estas precipe interesaj jenaj nocioj:

Aus der Terminologiearbeit: Wie lassen sich deutsche Zuggattungen in Esperanto ausdrücken?

Zuggattungen sind national recht unterschiedlich. Es ist schwierig, hierfür ein international geeignetes System zu schaffen. Wir Esperantisten sollten uns nach den einschlägigen Begriffen im Fachwörterverzeichnis des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC richten. Für Reisezüge sind folgende Begriffe besonders interessant:

germanaj trajn-kategorioj ĉe UIC deutsche Zuggattungen bei UIC	**trajn-kategorioj en germanaj horaroj Zuggattungen in deutschen Fahrplänen**		**Esperanto-terminoj ĉe UIC Esperanto-Termini bei UIC**
Schnellbahnzug, Vorortzug	S-Bahn	S	trajno de antaŭurba trafiko
Regionalzug	RegionalBahn	RB	trajno regiona
Eilzug	RegionalExpress, InterRegioExpress	RE IRE	rapidtrajno
Schnellzug, D-Zug, Expresszug	Schnellzug	D	eksprestrajno



ĉe UIC kaj en germanaj horaroj egalaj trajn-kategorioj bei UIC und in deutschen Fahrplänen gleiche Zuggattungen		**Esperanto-terminoj ĉe UIC Esperanto-Termini bei UIC**
EuroCity	EC	trajno EC
InterCity	IC	trajno IC
InterCityExpress	ICE	trajno ICE

Per tiu listo germanaj esperantistoj konas la diferencojn inter UIC-terminaro kaj germanaj horaroj, kaj povas konsili al eksterlandaj esperantistoj-turistoj ekzemple:

Mit dieser Liste kennen deutsche Esperantisten die Unterschiede zwischen UIC-Wörterverzeichnis und deutschen Fahrplänen und können ausländischen Esperanto-Touristen beispielsweise raten:

☞ **“Uzu rapidtrajnon, tiel nomatan RegionalExpress (RE) …”** ☜

Heinz Hoffmann (trad. Hoffmann)

Redaktofino por FE 4/2014 estos la 15.11.2014

Eldono: Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.
Redakcio: Guido Brandenburg
Adreso: Görlitzer Straße 17, 48317 Drensteinfurt
Telefono: 02508-9107
Fakso: 02508-984511
Retpoŝto: fervoja.esperantisto@t-online.de

Donacoj estas bonvenaj sur konto:
Nomo Karl Bernhard GEFA
IBAN: DE16500905000000953729
BIC: GENODEF1S12

Redaktionschluss für FE 04/2014 ist 15.11.2014

Herausgabe: Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.
Redaktion: Guido Brandenburg
Adresse: Görlitzer Straße 17, 48317 Drensteinfurt
Telefon: 02508-9107
Fax: 02508-984511
Email: fervoja.esperantisto@t-online.de

Spenden sind willkommen auf dem Konto:
Name Karl Bernhard GEFA
IBAN: DE16500905000000953729
BIC: GENODEF1S12