Fervoja Esperantisto

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

STIFTUNG BSW

Numero 4 Oktobro – Decembro 2014

Tekniko por regionaj linioj

Technik für Regionalnetze



Hans Stegemann klarigas al ni la planojn pri la regiona regcentrejo Lage (vd. paĝo 5)

Hans Stegemann erläutert uns die Planungen zur regionalen Bedienzentrale Lage (s. S. 5)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
El terminologia laboro: “Trajngvidisto”?	3	Aus der Terminologiearbeit: „Zugleiter“?	3
Salakvo kaj kokteloj – fervojaj esperantistoj renkontiĝis en Bad Salzuflen	5	Salzwasser und Cocktails – Eisenbahner-Esperantisten trafen sich in Bad Salzuflen	5
Ni gratulas	8	Wir gratulieren	8
Eschwege kaj la „dentorela fervojo“	9	Eschwege und die „Zahnstangenbahn“	9
Aŭtuno	11	Herbst	11
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj

hejme kunordigante la aktojn post reveno de Salzuflen mi pripensas, kion raporti pri la kunsido de la GEFA-laborkomisiono. Unu el la esencaj temoj rilatis al BSW, nia tegmenta organizaĵo, kiun reprezentis tie sinjorino Sciensinski el la centra administracio Frankfurt kaj varbis por iniciato de internaciaj projektoj komune en la kadro de FISAIC. La spontanea sento: „Certe - kiu, se ne ni?“ ankoraŭ ne gvidis al konkretaj ideoj. Sed ni promesis pripensi la aferon. Eble translima ĥorofestivalo aŭ teatraj tagoj? Ĉu vi havas proponojn?

La kampanjo inter la GEFA-membroj registriĝi kiel BSW-subtenantoj kondukis al kelkaj reagoj sed ankoraŭ ne estis plena sukceso. Necesas refoje alparoli vin kaj atentigi pri la fakto, ke GEFA-membreco estas ligita al BSW-subteno, ĉar ankaŭ BSW subtenas GEFA. Se vi en proksima estonteco ricevos denove leteron de ni, bonvolu pripensi tion.

Ses fojojn jare vi kiel asocia membro de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF) ricevas la bultenon “Internacia Fervojisto” (“IF”) ĝis nun presatan en Hungario, dissendatan pakete al la landaj asocioj, tie enkovertigatan kaj distribuatan al la individuaj membroj. Kreskantaj preskostoj kaj afrankoj instigis IFEF postuli konsiderinde altigitan kotizon aŭ alternative liveri la „IF“ nur ankoraŭ elektronike per retpoŝto.

GEFA nun decidis rezigni pri ricevo de paperaj ekzempleroj kaj presigi la bezonatan kvanton en Germanio.

Por respondi la demandon, kiu do estas la „bezonata kvanto“, ni nun devas enketi: Kelkaj el vi ne interesiĝas pri la „IF“ kaj tial ne bezonas ĝin.

Kelkaj el vi opinias, ke ĉiu papero estas troa

Liebe Leserinnen und Leser,

zu Hause beim Sortieren der Akten nach der Rückkehr aus Salzuflen denke ich nach, was es über die Sitzung des GEFA-Arbeitsausschusses zu berichten gibt. Eines der wesentlichen Themen bezog sich auf das BSW, unsere Dachorganisation, welche dort Frau Sciensinski aus der Hauptverwaltung Frankfurt vertrat und für die Initiierung gemeinsamer internationaler Projekte im Rahmen der FISAIC warb. Das spontane Gefühl: „Sicher – wer, wenn nicht wir?“ führte noch zu keinen konkreten Ideen. Wir versprachen aber, die Sache zu bedenken. Vielleicht ein grenzüberschreitendes Chor-Festival oder Theater-Tage? Habt ihr Vorschläge?

Die Kampagne unter den GEFA-Mitgliedern zur Registrierung als BSW-Förderer hat zu einigen Reaktionen geführt, war aber noch kein voller Erfolg. Es ist notwendig, euch erneut anzusprechen und darauf aufmerksam zu machen, dass eine GEFA-Mitgliedschaft gebunden ist an eine BSW-Förderung, denn auch das BSW fördert die GEFA. Wenn ihr in naher Zukunft wieder einen Brief von uns bekommt, bitte ich darüber nachzudenken.

Sechsmal im Jahr bekommt ihr als Verbandsmitglieder der Internationalen Eisenbahner Esperanto-Föderation (IFEF) die Zeitschrift „Internacia Fervojisto“ („IF“), die bisher in Ungarn gedruckt, im Paket an die Landesverbände geschickt, dort kuvertiert und an die einzelnen Mitglieder versandt wurde. Steigende Druck- und Portokosten haben IFEF dazu veranlasst, einen erheblich höheren Beitrag zu fordern oder alternativ den „IF“ nur noch elektronisch per Email zu liefern.

GEFA hat nun beschlossen, auf den Erhalt der Papierexemplare zu verzichten und die erforderliche Menge in Deutschland drucken zu lassen.

Zur Beantwortung der Frage, welches denn nun die „erforderliche Menge“ ist, müssen wir nun eine Umfrage machen:

Einige von euch interessieren sich nicht für den „IF“ und brauchen ihn deswegen nicht.

papero kaj preferas legi la “IF” sur komputila ekrano.
Kelkaj el vi ne havas komputilon, sed volonte legas la „IF“.
Ĉu vi informos nin pri viaj deziroj?
Sur nia paĝo 12 (la dorsflanko) vi trovas ĉiujn kontakteblojn.



Salutas vin
Guido Brandenburg

Einige von euch sind der Meinung, das jedes Papier ein Papier zu viel ist und lesen den „IF“ lieber auf dem Computer-Bildschirm.
Einige von euch haben keinen Computer, möchten aber gern den „IF“ lesen.
Informiert ihr uns über eure Wünsche?
Auf Seite 12 (der Rückseite) findet ihr alle Kontaktmöglichkeiten.

Es grüßt euch
Guido Brandenburg

El terminologia laboro: “Trajngvidisto”?

Difino de terminoj povas esti relative facila afero, se dekomence estas klare, kion priskribas la nocio. Por objektoj internacie konataj ekzistas nacilingvaj terminoj kaj difinoj, kiuj helpas dedukti la signifon kaj konfirmas ilian ĝeneralan konatecon. Kie tiu referenco mankas kaj la terminologoj dependas de unu sola nacia kaj nacilingva difino, ili vidas sin konfrontitaj kun la absolute ne banala demando, kion la nacilingva termino precize signifas kaj ĉu ĝi mem estas sufiĉe klara por laŭvorta traduko. Unu ekzemplo:



Sur trajngvida (?) linio la tabulo Ne1 anstataŭas eniran signalilon.
Auf einer Zugleitstrecke ersetzt die Ne1-Tafel das Einfahrsignal.

Aus der Terminologiearbeit: „Zugleiter“?

Die Definition eines Fachworts ist eine relativ einfache Sache, wenn von Anfang an klar ist, was der Begriff beschreibt. Für international bekannte Gegenstände gibt es nationalsprachliche Fachwörter und Definitionen, die helfen, die Bedeutung abzuleiten und die allgemeine Bekanntheit bestätigen. Wo diese Referenz fehlt und die Terminologen von einer einzigen nationalen und nationalsprachlichen Definition abhängen, sehen sie sich mit der absolut nicht banalen Frage konfrontiert, was das nationalsprachliche Fachwort genau bedeutet und ob es selbst klar genug ist für eine wörtliche Übersetzung. Ein Beispiel:
Eine Betriebsart, die auf Strecken mit schwachem Verkehr eingeführt werden kann, nennen die deutschen Bahnen „Zugleitbetrieb“. Auf diesen Strecken befindet sich gewöhnlich kein örtliches Personal. Den Verkehr regelt zentral ein „Zugleiter“ genannter Zuständiger in andauernder Kommunikation mit dem Triebfahrzeugführer. Dessen Funktion als Berichterstatter über die aktuelle Situation bedeutet eine gewisse Verantwortungsteilung. Daher muss die Rolle des „Zugleiters“ von der Rolle des „Fahrdienstleiters“ unterschieden werden, der selbst vor Ort oder – von technischen Systemen unterstützt – quasi vor Ort arbeitet und für seinen Bezirk die Verantwortung allein trägt.
Analog zum „Fahrdienst-Leiter“ (trajntrafikestro) müssten wir vom „Zug-Leiter“ (trajn-

Funkcimanieron enkondukeblan sur linioj kun maldensa trafiko la germanaj fervojoj nomas „Zugleitbetrieb“. Sur tiuj linioj kutime ne troviĝas surloka personaro. La trafikon regulas decentre kompetentulo nomata “Zugleiter” en kontinua komuniko kun la trakciilkondukistoj veturantaj sur la koncerna linio. Ties funkcio kiel raportanto pri la aktuala situacio signifas certagradan dividon de la respondeco. Pro tio necesas diferencigi la rolon “Zugleiter” de la rolo “Fahrdienstleiter“ (por kiu estas fiksita la termino „trajntrafikestro“[1]), kiu mem laboras surloke aŭ - subtenita de teknikaj sistemoj - kvazaŭ surloke kaj por sia distrikto portas la respondecon sole.

Analogie al “trajntrafik-estro” ni devus paroli pri “trajn-estro“[2], kiu tamen laŭ ekzistanta difino akompanas la trajnon kaj estas konata ĉefe kiel kunveturanta kompetentulo por la vojaĝantoj.

Alternative eblus esplori, kiagrade la nocio “Leiter“ kongruas kun la funkcio de la koncerna persono. Krom “estri” li ankaŭ “gvidas” aŭ “kondukas”[3]. Li do alternative „montras (…) la vojon ĝustan, (kun-) irante kaj helpante (…) por atingi la celon“. Aŭ li „irigas iun kun si al iu loko, direktante tiun laŭ sia propra plaĉo“[4]. Ambaŭ difinoj ne estas vere kontentigaj.

Ĉu do la germanlingva „Zugleiter“ estas sendiskute trafa kaj tial taŭga kiel traduka bazo? Kontrolante la UIC-vortaron evidentiĝas jam nacilingva konfuzo, ĉar laŭ ties difino li povas ankaŭ esti „fervoja dungito, kiu observas trajnveturojn kaj laŭbezone direktas la laboron de trajntrafikestroj en linia sekcio“ – do tute alia afero.

Kion fari ? Ni sondu inter la internacia fervojistaro, ĉu komparebla funkcimaniero por linioj kun maldensa trafiko ekzistas ĉe aliaj fervojoj, kiel ĝi nomiĝas kaj kiel la tie rolantaj personoj kaj denove aliru la temon.

Guido Brandenburg

estro) sprechen, welcher nach bereits existierender Definition (s. Zugführer) aber bereits hauptsächlich als mitfahrender Zuständiger für die Reisenden bekannt ist.



Trajngvidisto (?) laboranta
Ein Zugleiter bei der Arbeit

Alternativ könnte geprüft werden, inwieweit der Begriff „Leiter“ zu der Funktion der betreffenden Person passt. Neben dem „Leiten“, „führt“ und „geleitet“ er auch. Er „zeigt (also) begleitend und helfend den richtigen Weg“ oder „nimmt jemanden mit zu einem Ort seiner eigenen Wahl“. Beide Definitionen sind nicht wirklich befriedigend.

Ist denn der deutsche „Zugleiter“ unbestritten treffend und daher geeignet als Übersetzungsbasis? Bei Kontrolle des UIC-Wörterbuchs offenbart sich schon eine nationalsprachliche Konfusion, weil er nach dortiger Erklärung auch „ein Bahnbediensteter (sein kann), der Zugfahrten überwacht und, sofern erforderlich, die Tätigkeit von Fahrdienstleitern auf einem Streckenabschnitt steuert“[5] – also eine völlig andere Sache.

Was tun? Lasst uns unter den internationalen Eisenbahnern sondieren, ob es eine ähnliche Betriebsart für Strecken mit schwachem Verkehr bei anderen Eisenbahnen gibt, wie sie und die dort mitwirkenden Personen heißen und dann das Thema wieder angehen.

(trad. Brandenburg)

[1]) RailLexic 2010-14, ID: 001550 („Fahrdienstleiter“)
[2]) RailLexic 2010-14, ID: 015650, 998240 („trajnestro“)
[3]) Erich-Dieter Krause, Großes Wörterbuch Deutsch-Esperanto, Burske Verlag, Hamburg 2007 („leiten“)
[4]) Plena Ilustrita Vortaro, reta versio, http://vortaro.net („gvidi”, „konduki”)
[5]) RailLexic 2010-14, ID: 073722 („Zugleiter“)

Salakvo kaj kokteloj – fervojaj esperantistoj renkontiĝis en Bad Salzuflen

Salzwasser und Cocktails – Eisenbahner-Esperantisten trafen sich in Bad Salzuflen



Traspiri kaj respiri dum sur la vaporiga krado la gvidantino klarigas al ni la efikan uzon de la salakvo

Durchatmen und nach Luft Schnappen während uns die Führerin auf dem Gradierwerk die effiziente Nutzung der Sole erklärt

Afabla aŭtuna suno kaj verda flago bonvenigis la partoprenantojn de la ĉijara GEFA-jarkunveno en la impona, iama fabrikista vilao Dürkopp en Bad Salzuflen. Atendis nin komfortaj ĉambroj, bone ekipitaj konferencejoj, riĉe ornamita manĝosalono, kela koktelejo, saŭno, masaĝoservo – resume multaj ofertoj, por kiuj tutsimple mankis la tempo.

Sep el la dudeknaŭ alvojaĝintoj ne (jam) estis GEFA-membroj, sed sekvis la inviton al Esperanto-rapidkurso, kiun iniciatis Bodo Ehrlich kaj Dr. Wolfgang Günther el Kassel.

Deknaŭ – la laborkomisiono parte kun akompano - alvenis jam ĵaŭdon, tagon antaŭ la oficiala kunvenkomenco por ataki la ampleksan tagordon. Specife decidoj strategiaj kaj organizaj estis diskutataj emocie kaj ne ĉiam celkonscie. Tial la venko ne povis esti kompleta. La akompanantoj dume kaptis la ŝancon por

Eine freundliche Herbstsonne und eine grüne Flagge hießen die Teilnehmer der diesjährigen GEFA-Jahresversammlung in der beeindruckenden ehemaligen Fabrikantenvilla Dürkopp in Bad Salzuflen willkommen. Es erwarteten uns bequeme Zimmer, gut ausgestattete Konferenzräume, ein reich verzierter Speisesaal, eine Kellerbar, Sauna, Massageservice – zusammengefasst viele Angebote, für die schlicht die Zeit fehlte.

Sieben der neunundzwanzig Angereisten waren (noch) keine GEFA-Mitglieder, sondern folgten der Einladung zu einem Esperanto-Expresskurs, den Bodo Ehrlich und Dr. Wolfgang Günther aus Kassel initiiert hatten.

Neunzehn – der Arbeitsausschuss teilweise mit Begleitung – kamen bereits am Donnerstag an, einen Tag vor dem offiziellen Beginn des Treffens, um die umfangreiche Tagesord-

inspekti, kion la urbo provizas por allogi kaj distri siajn gastojn.
Post la unua vespermanĝo en kompleto la grupo dividiĝis. Unu parto komune kun interesitaj kuracgastoj kaj enloĝantoj de la urbo aŭskultis la enkondukan prelegon pri celo, koncepto kaj historio de la Internacia Lingvo. La alia klopodis sekvi enkondukon en „regan kaj sekurigan teknikon por regionaj linioj“ kondukanta de mekaniko ĝis elektroniko, tuŝanta molajn kaj malmolajn faktorojn de sekureco kaj fine prezentis favorprezan, specife por la bezono de regionaj linioj evoluigitan regejan sistemon.
Unu dormiga biero en la kelo devis sufiĉi, ĉar la sekvan matenon kunvena delegacio havis rendevuon kun la trajntrafikestro en la regcentrejo Lage. Kunlaboranto de la regiona reto „Münsterland-Ostwestfalen“ raportis pri realigitaj kaj realigotaj planoj koncerne tiun centrejon, kiu en lasta ŝtupo kontrolu la trafikon sur ses linioj entute 214 kilometrojn longaj.
Kvankam la kvardekminuta vizito ne toleris multajn demandojn, ĝi plenumis sian taskon peri imagon pri aktuala tekniko kaj pri aktualaj problemoj en la DB-konzerno.
Majoritate la ekskursa tago dediĉis sin al vestfalia historio kaj kulturo.



Komforte sidante en ĉevalĉaro ni proksimiĝas al la tagmanĝo.
Bequem im Pferdewagen sitzend nähern wir uns dem Mittagessen.

Aranĝitaj vilaĝosimile sur areo de pli ol naŭdek hektaroj en la subĉiela muzeo Detmold atendis nin domoj, bienoj, muelejoj kaj eĉ benzinejo kolektitaj en tuta Vestfalio.
Komence eblis ankoraŭ sidante ĝui la pernung anzugehen. Insbesondere strategische und organisatorische Beschlüsse wurden engagiert aber nicht immer zielstrebig diskutiert. Der Erfolg konnte daher nicht vollständig sein. Die Begleiter nutzten während dessen die Gelegenheit zu prüfen, was die Stadt bereithielt, um ihre Gäste anzulocken und zu unterhalten.
Nach dem ersten Abendessen teilte sich die Gruppe. Ein Teil lauschte zusammen mit interessierten Kurgästen und Einwohnern der Stadt einem Einführungsvortrag über Ziel, Konzept und Geschichte der Internationalen Sprache. Der andere bemühte sich, einer Einführung in die „Leit- und Sicherungstechnik für Regionalstrecken“ zu folgen, die von der Mechanik bis zur Elektronik führte, weiche und harte Faktoren der Sicherheit berührte und letztlich ein kostengünstiges, für die Bedürfnisse der Regionalstrecken entwickeltes Stellwerkssystem vorstellte.
Ein Einschlafbier im Keller musste ausreichen, weil am folgenden Morgen eine Delegation der Versammlung ein Rendezvous mit dem Fahrdienstleiter in der Bedienzentrale Lage hatte. Ein Mitarbeiter des Regionalnetzes „Münsterland-Ostwestfalen“ berichtete über realisierte und noch anstehende Pläne für diese Zentrale, die in der letzten Stufe den Verkehr auf sechs Strecken mit insgesamt 214 km Länge kontrollieren soll.
Obwohl der vierzigminütige Besuch nicht viele Fragen zuließ, erfüllte er doch seine Aufgabe, einen Eindruck über die aktuelle Technik und über die aktuellen Probleme im DB-Konzern zu vermitteln.
Mehrheitlich widmete sich der Ausflugstag der westfälischen Geschichte und Kultur.
Wie in Dörfern arrangiert erwarteten uns auf einer Fläche von mehr als neunzig Hektar im Freilichtmuseum Detmold Häuser, Höfe, Mühlen und sogar eine Tankstelle, gesammelt in ganz Westfalen.
Anfangs war es noch möglich, die Aussicht im Sitzen zu genießen, auf eine Bank hinter zwei schweren Pferden, die uns zum Mittagsgasthof zogen. Währenddessen erzählte der

spektivon, sur benko malantaŭ du pezaj ĉevaloj, kiuj trenis nin al tagmanĝa restoracio. Dume la koĉero rakontis pri la kortobestoj en la muzeo kaj kiel direkti ĉevalĉaron tra enurbaj stratoj.

La posttagmeza gvido streĉis tamen la proprajn krurojn (laŭdon al ĉiuj pro bona marŝado) dum sperta kaj fakscia gvidantino sukcesis vivigi por ni la ekspozicion per multegaj detaloj. Obskura maŝino kun radie muntitaj kuleroj evidentiĝis terpomrikoltilo. Stratflankaj fenestroj anstataŭigis televidon. Punktaj fundamentoj helpis en defendo kontraŭ la musoj. Fornoj nutreblaj de malantaŭe evitis fumon en la loĝoĉambroj. Kaj en la „regno de la kamparanino“ ni lernis taksi la valoron de ĝardeno…

Resume du horoj por naŭdek hektaroj tutsimple ne sufiĉis.

Dum ni ekskursantoj profitis de la bona vetero, la ekspreskursantoj sidis antaŭ vortotabeloj kaj konjugaciaj reguloj kaj laboris. La intenco de la komuna vespera programo estis tial same distro kaj demonstro pri lingva apliko. Andreas Diemel raportis pri siaj impresoj pri la “Trafika Projekto Germana Unuiĝo 8.1” (VDE 8.1), pli precize pri la novkonstruo de grandrapida linio Nürnberg – Erfurt.

Lumbildoj pri grandiozaj pontoj, tuneloj kaj komplikaj trakointerligoj atestis, la planita ekfunkcio en jaro 2017 ne ŝajnas malrealisma. Antaŭ ol malaperi en la kela koktelejo por interesitoj eblis spekti en Esperanto sinkronigitan filmon pri la salfonta historio de Bad Salzuflen. La urbo estis eldoninta ĝin je okazo de la centjara jubileo kiel kuracloko por pulmkaj haŭtmalsanuloj.

Por kompreni urbon necesas promeno al ĝiaj esencaj lokoj, al pordego, al ponto, foira placo, urbodomo, eble preĝejo. Nia gvidantino dimanĉon matene kolorigis por ni la bildon per anekdotoj pri riĉaj burĝoj, koruptaj muelistoj kaj trinkemaj tajloroj kaj kronis ĝin kondukante nin en unu el la tri vaporigaj kradoj de Bad Salzuflen – eksterordinara okazo ne nur rigardi malantaŭ la kulisojn, sed ankaŭ surgrimpi ilin kaj observi la urbon el birda perKutscher von den Hoftieren im Museum und wie man einen Pferdewagen durch Innenstadtstraßen steuert.

Die nachmittägliche Führung strengte dann doch die eigenen Beine an (ein Lob für gutes Marschieren), während eine erfahrene und fachkundige Führerin es verstand, die Ausstellung mit vielen Einzelheiten beleben. Eine seltsame Maschine mit strahlenförmig montierten Löffeln entpuppte sich als Kartoffelroder. Fenster zur Straße ersetzen den Fernseher. Punktfundamente halfen im Kampf gegen die Mäuse. Rückwärtig beschickbare Öfen vermieden Rauch im Wohnzimmer. Und im „Reich der Bäuerin“ lernten wir den Wert eines Gartens zu schätzen…

Unter dem Strich reichten zwei Stunden für neunzig Hektar einfach nicht aus.

Während wir Ausflügler vom guten Wetter profitierten, saßen die Expresskursteilnehmer vor Worttabellen und Konjugationsregeln und arbeiteten. Die Absicht des gemeinsamen Abendprogramms war daher gleichermaßen die Unterhaltung und die Demonstration der Sprachanwendung. Andreas Diemel berichtete über seine Eindrücke vom „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1“ (VDE 8.1), genauer vom Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrekke Nürnberg – Erfurt.

Bilder von gewaltigen Brücken, Tunneln und komplizierten Streckenverknüpfungen belegten, dass die geplante Inbetriebnahme 2017 nicht unrealistisch zu sein scheint.



La urba blazono de Salzuflen
Das Stadtwappen Salzuflens

Vor Verschwinden in der Kellerbar konnten Interessierte sich einen auf Esperanto synchronisierten Film über die Salzquellengeschichte von Bad Salzuflen ansehen. Die Stadt hatte ihn anlässlich des hundertjährigen Jubiläums als Staatsbad für Lungen- und Hautkrankhei-

spektivo. La ŝancon mergiĝi en la sala nebulo, profunde spiri kaj purigi la alveolojn, ni je nia granda bedaŭro ne longe povis eluzi: La trajno ne emis atendi.



Ĝis la venonta jaro la flago migras en la ŝrankon.
Bis zum nächsten Jahr wandert die Flagge in den Schrank.
(Foto Bodo Ehrlich)

Kiu jam volas plani la venontjaran renkontiĝon, tiu serĉu la BSW-hotelon Festenburg apud Clausthal-Zellerfeld en Harc-montaro.

Guido Brandenburg

ten herausgegeben.
Um eine Stadt zu verstehen, ist ein Spaziergang zu ihren wesentlichen Plätzen notwendig, zu einem Tor, zu einer Brücke, einem Marktplatz, Rathaus, vielleicht einer Kirche. Unsere Führerin malte das Bild für uns aus mit Anekdoten über reiche Bürger, korrupte Müller und trinkfreudige Schneider und krönte es mit dem Einlass in eines der drei Gradierwerke Bad Salzuflens – eine außergewöhnliche Gelegenheit nicht nur hinter die Kulissen zu schauen, sondern sie auch zu besteigen und die Stadt aus der Vogelperspektive zu beobachten. Die Chance in den Salznebel einzutauchen, tief durchzuatmen und die Lungenbläschen zu putzen, konnten wir zu unserem Bedauern nicht lange ausnutzen: Der Zug hatte keine Lust zu warten.
Wer schon das Treffen des kommenden Jahres planen will, sollte nach dem BSW-Hotel Festenburg bei Clausthal-Zellerfeld im Harz suchen.

(trad. Brandenburg)

Ni gratulas

al freŝa
okdekjarulo

Reinhold Ritthaler
naskiĝinta
02.11.1934



Ni deziras al vi sanon,
energion kaj scivolemon.
La ĝeamikoj de GEFA

Wir gratulieren

dem frischen
Achtzigjährigen

Reinhold Ritthaler
geboren
am 02.11.1934



Wir wünschen dir Gesundheit,
Energie und Neugier.
Die Freundinnen und Freunde der GEFA

Eschwege kaj la „dentorela fervojo“

Eschwege und die „Zahnstangenbahn“



Kie antaŭ cent jaroj voporlokomotivoj penis, hodiaŭ estas kašita migrovojo (foto Global Fish, Wikipedia)

Wo sich vor hundert Jahren Dampfloks abmühten, ist heute ein verborgener Wanderweg (Foto Global Fish, Wikipedia)

Fakte la regiona linio Eschwege – Heiligenstadt (Turingio) nur parte estis dentorela, nome inter Dieterode kaj Kalteneber kun halto en Fürstenhagen (Eichsfeld), kie la trajnoj devis inversi la direkton, kaj fakte la dentorelo estis uzata ankaŭ nur de 1914 ĝis 1922, ĉar mankis lokomotivoj sufiĉe pezaj kaj sufiĉe fortaj por venki la deklivojn ĝis 50 promilajn. Tiel longe necesis akcepti la malavantaĝojn de dentorela trakcio.

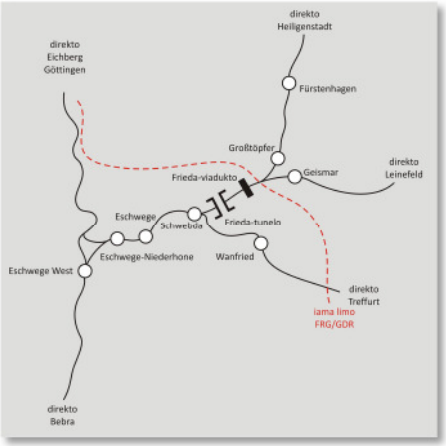
La linio ekfunkciis en 1914 kaj estis unu el la tri linioj, kiuj faris la stacion Eschwege fervoja nodo: Unu al Treffurt preter Wanfried (FE 4/11), dua al Leinefelde (la „kanona fervojo“ FE 3/13) kaj tiu tria al Heiligenstadt.

Post Eschwege, resp. Schwebda, la du laste nomitaj linioj sur apartaj trakoj kondukis tra la Frieda-tunelo (1066m), trans la Frieda-viadukto – Frieda estas rivereto de nordo fluanta

Tatsächlich war die Regionalstrecke Eschwege – Heiligenstadt (Thüringen) nur zum Teil eine Zahnstangenbahn, namentlich zwischen Dieterode und Kalteneber mit Halt in Fürstenhagen (Eichsfeld), wo die Züge wenden mussten, und tatsächlich wurde die Zahnstange auch nur von 1914 bis 1922 genutzt, weil Lokomotiven fehlten, die schwer und stark genug waren, um die Steigungen von bis zu 50 Promille zu bewältigen. So lange mussten die Nachteile des Zanhnstangenantriebs in Kauf genommen werden.

Die Strecke wurde 1914 in Betrieb genommen und war eine der drei Strecken, die den Bahnhof Eschwege zum Knotenbahnhof machten: Eine nach Treffurt über Wanfried (FE 4/11), eine zweite nach Leinefelde (die „Kanonenbahn“ FE 3/13) und als dritte diese nach Heiligenstadt.

al Werra – kaj dispartiĝis proksime de la kastelo Wolfsbrunn, kiu hodiaŭ enhavas noblan restoracion.



Ĉar dum la milito la tunelo estis uzata kiel bunkro kontraŭ aviadilatakoj, la trajnoj de ambaŭ linioj tiutempe nur trafikis sur unu trako. Tial malantaŭ la tunelo estis instalita trakinterliga disforkejo, kiu ebligis veturon en ambaŭ direktojn. Dum la lastaj tagoj de la dua mondmilito la germana armeo eksplodigis la Frieda-viadukton. La restaĵoj ĝis 1974 ankoraŭ kuŝis apud altfrekventita strato.

La Frieda-tunelo nun por la fervoja funkcio estis senutila - ankaŭ se la viadukto estintus rekonstruata. La administracio de la soveta zono ne permesis trairan trafikon sur la du linioj. Tial ĝi ekde 1947 estis uzata de BZA Minden kiel klimatokamero, unuflanke fermmasonita, aliflanke ŝlosita per fera pordego. Pro la konstanta temperaturo en la tunelo eblis mezuri la varmoizolajn parametrojn de vagonoj. Tio okazis ĝis la replenigo de la tunelo en 1984.

La lasta stacio en Heslando estis Schwebda, post kiu la linio flankeniĝis al Wanfried. Pli poste ambaŭ linioj direktis sin al Turingio. La restlinio de Großtöpfer ĝis Heiligenstadt (nun kuracbanloko Heiligenstadt) estis plue uzata de Deutsche Reichsbahn ĝis la jaro 1947. Tiam la linio estis malkonstruata.

La nord-suda linio (Frankfurt – Hamburg) Hinter Eschwege, bzw. Schwebda, führten die beiden letztgenannten Strecken auf eigenen Gleisen durch den Frieda-Tunnel (1066m), über den Frieda-Viadukt - die Frieda ist ein Flüsschen, das von Norden zur Werra fließt – und verzweigten nahe dem Schloss Wolfsbrunn, das heute ein Nobelrestaurant beherbergt.

Weil während des Krieges der Tunnel als Luftschutzbunker benutzt wurde, verkehrten die Züge beider Strecken seinerzeit nur auf einem Gleis. Deshalb war hinter dem Tunnel eine Überleitstelle eingerichtet, die es erlaubte, in beide Richtungen zu fahren.

In den letzten Tagen des zweiten Weltkriegs sprengte die Wehrmacht den Frieda-Viadukt. Die Reste lagen bis 1974 noch neben einer vielbefahrenen Straße.

Der Frieda-Tunnel war für Eisenbahnbetrieb nun nutzlos - auch wenn der Viadukt wieder aufgebaut worden wäre. Die Verwaltung der sowjetischen Zone wollte den durchgehenden Betrieb auf beiden Strecken nicht zulassen.

Er wurde daher von 1947 an vom BZA Minden als Klimakammer verwendet, auf der einen Seite zugemauert, auf der anderen durch ein Eisentor verschlossen. Wegen der konstanten Temperatur im Tunnel konnte man Isolationsmessungen an Eisenbahnwagen durchführen. Das geschah bis zum Verfüllen des Tunnels im Jahr 1984.

Der letzte Bahnhof in Hessen war Schwebda, hinter dem die Strecke nach Wanfried abknickte. Im weiteren Verlauf führten beide Strecken nach Thüringen. Die Reststrecke von Großtöpfer bis Heiligenstadt (heute Heilbad Heiligenstadt) wurde von der Deutschen Reichsbahn bis 1947 weiter genutzt. Dann wurde diese Linie abgebaut.

Die Nord-Süd-Strecke (Frankfurt – Hamburg) führte an Eschwege vorbei. Vom Bahnhof Eschwege West (früher Niederhone) gab es eine Strecke in die Stadt und weiter bis zum Frieda-Tunnel. Den Verkehr übernahmen später Busse.

kondukis preter Eschwege. De la stacio Eschwege West (antaŭe Niederhone) ekzistis linio en la urbon kaj plue ĝis la Frieda-tunelo. La trafikon pli poste tamen transprenis aŭtobusoj.
Antaŭ proksimume tri jaroj ebliĝis reaktivigo, tiel ke nun la regionaj trajnoj (de entrepreno Cantus) venantaj de Bebra respektive Eichenberg debranĉiĝas al la urba stacio, tie inversas la direkton kaj daŭrigas al la origina celo, dum ĝi ambaŭdirekte haltas ĉe la nova haltejo Eschwege-Niederhone. Tiamaniere en Eschwege West eblis rezigi pri persontrafiko. Resume la distrikta urbo Eschwege nun pli bone estas kroĉita al la fervoja reto.
La linioj al Turingio preskaŭ ne plu estas videblaj, kvankam ĝis la iama limo ankoraŭ kuŝas reloj. La traceo al Wanfried parte estas uzata kiel biciklovojo.



La iama akvoturo de Fürstenhagen
Der ehemalige Wasserturm von Fürstenhagen
(Foto Walter Ullmann)

Vor etwa drei Jahren wurde die Reaktivierung ermöglicht, so dass heute die Regionalzüge (des Unternehmens Cantus) von Bebra bzw. Eichenberg kommend zum Stadtbahnhof abzweigen, dort wenden und zu ihrem Ursprungsziel weiterfahren, wobei sie in beiden Richtungen den neuen Haltepunkt Eschwege-Niederhone bedienen. Damit konnte in Eschwege West auf den Personenverkehr verzichtet werden. Unter dem Strich ist die Kreisstadt Eschwege nun besser mit dem Eisenbahnnetz verbunden.
Die Strecken nach Thüringen sind kaum noch zu sehen, obwohl bis zur ehemaligen Grenze noch Schienen liegen. Die Trasse nach Wanfried wird zum Teil als Radweg genutzt.

Fontoj / Quellen
Grenze über deutsche Schienen, Eisenbahn-Kurier-Verlag, 1980
Die innerdeutsche Grenze und der Schienenverkehr, Ritzau-Verlag KG, ergänzte Auflage 1997
Eisenbahnatlas Deutschland, Schweers+Wall, 2007

(trad. Brandenburg) Walter Ullmann

Aŭtuno

Folioj kvazaŭ el la malproksim'
- ĉu velkas enĉiele jen ĝardenoj? -
faladas kun gestad' neanta.
La peza tero estas subiĝanta
en la solecon el stelar-senlim'.

Ne estas en la mondo viv' sen fin'.
Ja falas ĉiu mano. Tamen sciu,
ke regas super ĉio Iu, kiu
en Sia man' mildege tenas nin.

(trad. Manfred Retzlaff)

Herbst

Die Blätter fallen, fallen wie von weit,
als welkten in den Himmeln ferne Gärten.
Sie fallen mit verneinender Gebärde
und in den Nächten fällt die schwere Erde
aus allen Sternen in die Einsamkeit.

Wir alle fallen. Diese Hand da fällt.
Und sieh dir andre an: Es ist in allen.
Und doch ist Einer, welcher dieses Fallen
unendlich sanft in seinen Händen hält.

Rainer Maria Rilke

Tri entuziasmaj esperantistoj kaj fidelaj membroj de GEFA mortis.

Drei begeisterte Esperantisten und treue Mitglieder der GEFA sind gestorben.

Dieter Hartig
la 05.11.2014
86-jara



Dieter Hartig
am 05.11.2014
mit 86 Jahren

Wilhelm Barnickel
la 26.09.2014
93-jara



Wilhelm Barnickel
am 26.09.2014
mit 93 Jahren

Werner Heimlich
la 25.08.2014
88-jara



Werner Heimlich
am 25.08.2014
mit 88 Jahren

Al la familoj kondolencas la geamikoj de GEFA.

Den Familien kondolieren die Freundinnen und Freunde von der GEFA.

Redaktofino por FE 1/2015 estos la 15.02.2015	Redaktionschluss für FE 01/2015 ist 15.02.2015

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

Donacoj estas bonvenaj sur konto:		Spenden sind willkommen auf dem Konto:	
Nomo	Karl Bernhard GEFA	Name	Karl Bernhard GEFA
IBAN:	DE16500905000000953729	IBAN:	DE16500905000000953729
BIC:	GENODEF1S12	BIC:	GENODEF1S12