Fervoja Esperantisto

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

STIFTUNG BSW

Numero 2 Aprilo – Junio 2015

Sub la teron! Unter die Erde!



Deutz dizela mineja lokomotivo (vd. paĝo 5)
(Bildo: Wikimedia, Michael Linnenbach)

Deutz Diesel-Grubenlokomotive (s. S. 5)
(Bild: Wikimedia, Michael Linnenbach)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
La unusola viadukto de la badena nigra-arbara fervojo	3	Das einzige Viadukt der badischen Schwarzwaldbahn	3
Mortintoj	4	Verstorbene	4
Invito al Festenburg	5	Einladung nach Festenburg	5
La Werra-fervojo	9	Die Werrabahn	9
El terminologia laboro	11	Aus der Terminologiearbeit	11
Nekrologo Marianne Frank	12	Nachruf Marianne Frank	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

La 21.03.2015 la laborkomisiono renkontiĝis en Fulda por la printempa kunveno. Unu temo estis oferto al tiuj GEFA-membroj, kiujn ni ne povis konvinki fariĝi subtenantoj de nia tegmenta organizo Fondaĵo BSW kaj al tiuj, por kiuj ankaŭ nia modesta membrokotizo de 12 € estas tro alta. La GEFA diferencigos ekde la 01.01.2016 tri diersajn membrokategoriojn: La „regulaj membroj“ estas BSW-subtenantoj kaj GEFA-kotizpagantoj. Per tio ili estas asociaj membroj de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF) kaj ricevas la bultenojn “Fervoja Esperantisto“ kaj „Internacia Fervojisto“ kiel kutime per poŝto aŭ laŭdezire per retpoŝto. La „subtenaj membroj“ estas GEFA-kotizpagantoj, kiuj ne estas BSW-subtenantoj. Ili same estas asociaj membroj de IFEF kaj ricevas la bultenojn “Fervoja Esperantisto“ kaj „Internacia Fervojisto“, sed nur per retpoŝto. Por alsendo ni kompreneble bezonas uzeblan retpoŝtadreson. La membrojn, kiuj ne volas estis GEFA-kotizpagantoj, ni kunigas en la grupo de la “simpatiantoj”. Ili ne estas asociaj membroj de IFEF kaj ricevas la bultenojn “Fervoja Esperantisto retpoŝte. Decidaj por la enordigo en la menciitajn kategoriojn estos la pagoj en la jaro 2015. Bonvolu atenti, ke membroj, kiuj ne samtempe estas BSW-subtenantoj kaj de kiuj ni ne havas retpoŝtadresojn, ekde 2016 ne ricevos bultenojn plu.

Barbara Sciesinski, en la BSW-Zentralo ankaŭ por ni aktiva prizorgantino de kulturaj kaj libertempaj grupoj, raportis en Fulda el la Internacia Federacio de la Artaj kaj Kulturaj Fervojistaj Asocioj (FISAIC) kaj prezentis per la laborkunveno „Esperanto renkontas arton“ projektideon, kiu turnas sin al majoritate pli junaj fervojistoj kaj kiu enkadre de unusemaj-

Liebe Leserinnen und Leser,

Am 21.03.2015 traf sich der Arbeitsausschuss in Fulda zur Frühjahrstagung. Ein Thema war ein Angebot an diejenigen GEFA-Mitglieder, die wir nicht überzeugen konnten, Förderer unserer Dachorganisaton Stiftung BSW zu werden und an diejenigen, denen auch unser bescheidener Mitgliedsbeitrag von 12 € im Jahr zu viel ist. Die GEFA wird vom 01.01.2016 an drei verschiedene Mitgliedskategorien unterscheiden: Die „ordentlichen Mitglieder“ sind BSW-Förderer und GEFA-Beitragszahler. Sie sind dadurch Verbandsmitglieder der Internationalen Föderation der Eisenbahner-Esperantisten (IFEF) und erhalten die Zeitschriften „Fervoja Esperantisto“ und „Internacia Fervojisto“ wie gewohnt per Post oder auf Wunsch per EMail. Die „unterstützenden Mitglieder“ sind die GEFA-Beitragszahler, die nicht BSW-Förderer sind. Sie sind ebenfalls IFEF-Verbandsmitglieder und erhalten die Zeitschriften „Fervoja Esperantisto“ und „Internacia Fervojisto“, jedoch nur per EMail. Für die Zustellung benötigen wir natürlich eine nutzbare EMail-Adresse. Die Mitglieder, die keine GEFA-Beitragszahler sein wollen, fassen wir in der Gruppe der „Sympathisanten“ zusammen. Sie sind keine IFEF-Verbandsmitglieder und erhalten den „Fervoja Esperantisto“ per EMail. Entscheidend für die Einordnung in die genannten Kategorien werden die Zahlungen im Jahr 2015 sein. Beachtet bitte, dass Mitglieder, die nicht gleichzeitig BSW-Förderer sind und von denen wir keine Mailadresse haben, von 2016 an keine Zeitschriften mehr erhalten.

Barbara Sciesinski, in der BSW-Zentrale auch für uns als Betreuerin der Kultur- und Freizeitgruppen tätig, berichtete in Fulda aus dem Internationalen Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner (FISAIC) und stellte mit dem Workshop „Esperanto trifft Kunst“ eine Projektidee vor, die sich an einen internationalen Interessentenkreis vorwiegend jüngerer Eisenbahner wendet und im Rahmen einer einwöchigen Veranstaltung die Vermittlung

na aranĝo enhavu la peron de Esperanto kaj la enkondukon de arto kiel libertempa aktiveco. En la realigo estas demandataj ankoraŭ kreiveco kaj engaĝiĝo. Certe tamen estas, ke GEFA kaj IFEF kiel nacie kaj internacie laborantaj unuiĝoj tie ĉi decide povas partopreni. La Interkultura Centro Herzberg (ICH) kaj la Germana Esperanto-Asocio (GEA) jam estas gajnitaj kiel aliancanoj. Impulso, kiu havigas al la fervojaj esperantistoj iom pli da atento ĝuste en la pli juna generacio certe ne povas malutili al niaj organizoj.

Salutas vin
Guido Brandenburg

des Esperanto und die Einführung in Kunst als Freizeitaktivität zum Inhalt haben soll. Bei der Realisierung ist noch Kreativität und Engagement gefragt. Sicher ist jedoch, dass GEFA und IFEF als national und international wirkende Vereinigungen sich hier maßgeblich mit einbringen können. Das Interkulturelle Zentrum Herzberg (ICH) und der Deutsche Esperanto-Bund (DEB) sind bereits als Verbündete gewonnen. Ein Impuls, der den Eisenbahner-Esperantisten etwas mehr Aufmerksamkeit gerade in der jüngeren Generation verschafft, kann unseren Organisationen sicherlich nicht schaden.

Es grüßt euch
Guido Brandenburg

La unusola viadukto de la Badena nigra-arbara fervojo

Das einzige Viadukt der badischen Schwarzwaldbahn



La Hornberga fervoja viadukto - antaŭe nomita „giganta monstro“, nun ekkonilo de la urbo
Der Hornberger Viadukt – früher als gigantisches Monstrum bezeichnet, heute Wahrzeichen der Stadt (Foto: Wikimedia Gargolla)

Hornbergo, urbeto situanta en la meza Nigra Arbaro, precipe estas konata en Germanio pro la tiel nomita „Hornberga pafado“. Sed ankaŭ pro la Hornberga viadukto la urbo Hornbergo estas ŝatata vojaĝocelo.

45 kilometrojn oriente de Ofenburgo (*Offen-*

Hornberg, eine Kleinstadt im mittleren Schwarzwald gelegen, ist vor allem durch das „Hornberger Schießen“ bekannt. Aber auch durch das Viadukt der Schwarzwaldbahn ist die Stadt Hornberg ein beliebtes Reiseziel.

45 km östlich von Offenburg überquerte ur-

burg) origine dutraka ŝtala ponto de la nigra-arbaro fervojo, konstruita en la jaroj 1869 ĝis 1871, transiris la valon de la rivereto *Reichenbach*. Sed tiu ponto ne sufiĉis plu por la kreskanta trajntrafiko kaj la ĉiam pli peziĝantaj lokomotivoj. Krome tria trako estis necesa. Pro tiu kaŭzo inter la jaroj 1924 kaj 1924 estis konstruata nova tritraka volboponto, kiu komence tamen estis multe kritikata de la loĝantaro pro sia monstreca aspekto. Nuntempe la 24 m alta kaj 150 metrojn longa Hornberga fervoja viadukto, kiu eĉ la bomboatakojn de la dua monda milito eltenis sen grandaj difektoj, apud la kastelmonto estas la dua rekonilo de la urbo. Ĝi konsistas el proksimume 14.000 m^3 da betono kaj estas kovrita de ĉirkaŭ 3.800 m^3 da granitaj ŝtonoj. La sep arkoj kun spano de po 14,50 m sin apogas sur ses pilonoj kaj du potencaj abutmentoj. La konstruaĵo estas la unusola viadukto de la Badena nigra-arba fervojo, kiu sur distanco de 149 km dutrake kaj elektrizite kondukas de Ofenburgo al Singeno (*Singen*) ĉe la monto *Hohentwiel*. Inter la lokoj Hornbergo kaj *Sommerau* ĉe Sankta Georgo en la Nigra Arbaro la nigraarbara fervojo venkas altodiferencon de 448 m ĉe maksimuma deklivo de 20 ‰. La Hornberga viadukto kompletigas la altan inĝenieran arton de tiu malfacila traceo kaj estas unu el la plej gravaj konstrumonumentoj de la Nigra Arbaro.

Fervojamikoj povas viziti ne nur la originalon en Hornbergo, sed ankaŭ admiri la miniaturan eldonon en unu el la plej grandaj naturfidelaj fervojaj maketoj de Eŭropo, la nigra-arbara maketfervojo en la urbo *Hausach*.

(trad. Retzlaff)

sprünglich eine von 1869 bis 1871 errichtete zweigleisige Stahlbrücke der Schwarzwaldbahn das Reichenbachtal. Doch dem steigenden Zugverkehr und den immer schwerer werdenden Lokomotiven wurde das Eisenbauwerk nicht gerecht. Zudem war ein drittes Gleis erforderlich. Aus diesem Grund wurde zwischen 1924 und 1925 einen neue dreigleisige Gewölbebrücke gebaut, die anfangs jedoch wegen ihres monströsen Aussehens auf viel Kritik in der Bevölkerung stieß. Heute ist das 24 m hohe und 150 m lange Hornberger Eisenbahnviadukt, das sogar die Bombenangriffe des Zweiten Weltkriegs ohne große Schäden überstand, neben dem Schlossberg das zweite Wahrzeichen der Stadt. Es besteht aus etwa 14.000 m^3 Beton und ist mit etwa 3.800 m^3 Granitsteinen verkleidet. Die sieben Bögen mit einer lichten Weite von je 14,50 m stützen sich auf sechs Pfeiler und zwei mächtige Widerlager. Das Bauwerk ist das einzige Viadukt der badischen Schwarzwaldbahn, die über 149 km zweigleisig und elektrifiziert von Offenburg nach Singen am Hohentwiel führt. Zwischen Hornberg und Sommerau überwindet die Schwarzwaldbahn rund 448 Höhenmeter bei einer maximalen Steigung von 20 ‰. Das Hornberger Viadukt ergänzt die hohe Ingenieurkunst dieser schwierigen Streckenführung und zählt zu den bedeutendsten Baudenkmälern des Schwarzwalds.

Eisenbahnfreunde können nicht nur das Original in Hornberg besuchen, sondern auch die Miniaturausgabe in einer der größten naturgetreuen Modellbahnanlagen Europas, der Schwarzwald-Modell-Bahn in Hausach, bewundern.

Eisenbahn-Ingenieur 01/2014 (DVV-Eurailpress)

Kun bedaŭro ni anoncas la morton de niaj fidelaj membroj:	Mit Bedauern zeigen wir den Tod unserer treuen Mitglieder an:
Max Wiesmann el Grafenau la 09.10.2014 en aĝo de 92 jaroj	Max Wiesmann aus Grafenau am 09.10.2014 im Alter von 92 Jahren
Hanna Heimlich el Soltau la 02.01.2015 en aĝo de 85 jaroj	Hanna Heimlich aus Soltau am 02.01.2015 im Alter von 85 Jahren

Sorĉistinoj kaj ministoj -
Fervojaj Esperantistoj en la Harc-montaro

Preskaŭ 1.700 jarojn en la Harc-montaro oni elfosis ercon, 1.000 jarojn sole en la minejo Rammelsberg. La ekspluato de tertrezoroj formis la pejzaĝon kaj postlasis specialaĵojn, kiuj distingas la Harz-montaron de aliaj germanaj mezaltaj montaroj. La domo Festenburg, en kiun la Germana Esperanta Fervojista Asocio invitas en tiu ĉi jaro, staras meze en ĝi kaj tial ne nur taŭgas por aranĝoj kaj ripozaj restadoj, sed ankaŭ kiel elira punkto por ekskursoj en la minadan historion. Festenburg estas tristela hotelo de la fondaĵo Bahn-Sozialwerk kun bona kuirservo kaj multfaceta oferto por ĉiuj, kiuj volas praktiki sporton aŭ serĉi malstreĉon.



Festenburg - loko de la GEFA-Jarkunveno 2015
Festenburg – Ort der GEFA-Jahresversammlung 2015

La programo de la jarkunveno 2015 estos kompilita el laboro por la funkciuloj, distro por gastoj kaj akompanantoj kaj lernado por la kurspartoprenantoj.

Varion kaj novajn impresojn promesas la rondvojaĝo la sabatposttagmezon. Ĝi kondukos nin al Rammelsberg. La 1988 fermita minejo hodiaŭ estas mondkultura heredaĵo de UNESCO, industria monumento kaj mineja muzeo, en kiu ni rigardos la teknikojn, per kiuj estis elfosataj ercoj kej mineraloj. Ni haltos dum nia rondvojaĝo en la imperiestra urbo Goslar, kie ni nepre devas viziti la historian urbocentron kun la pli ol 1.500 lignoframaj domoj el plej diversaj epokoj. Ankaŭ ili apartenas al la mondkultura heredaĵo. En Haus

Hexen und Hauer -
Eisenbahner-Esperantisten im Harz



Romantika impreso el la Harc-montaro, pentrita de C.D. Friedrich
Eine romantische Impression aus dem Harz, gemalt von C.D. Friedrich

Fast 1.700 Jahre lang wurde im Harz nach Erz gegraben, 1.000 Jahre allein in der Grube Rammelsberg. Die Ausbeutung der Bodenschätze hat die Landschaft geprägt und viele Besonderheiten hinterlassen, die den Harz von anderen deutschen Mittelgebirgen unterscheiden. Das Haus Festenburg, in das die Deutsche Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung in diesem Jahr einlädt, steht mitten darin und ist deshalb nicht nur für Veranstaltungen und Erholungsaufenthalte geeignet, sondern auch als Ausgangspunkt für Ausflüge in die Bergbaugeschichte.

Festenburg ist ein Dreisterne-Hotel der Stiftung Bahn-Sozialwerk mit einer guten Küche und einem vielfältigen Angebot für alle, die Sport treiben wollen oder Entspannung suchen. Das Programm der Jahresversammlung 2015 wird sich aus Arbeit für die Funktionsträger, Erholung für Gäste und Begleiter und Lernen für die Kursteilnehmer zusammensetzen.

Abwechslung und neue Eindrücke verspricht die Rundreise am Samstagnachmittag. Sie wird uns zum Rammelsberg führen. Die 1988 geschlossene Grube ist heute UNESCO-Weltkulturerbe, Industriedenkmal und Museum, in dem wir uns die Techniken ansehen werden, mit denen Erze und Mineralien gefördert wurden.

Brockenblick ni fine rajtas respiri. Post kafo kaj kuko la aŭtobuso retransportos nin al Haus Festenburg.



La sorĉistinoj sur Brocken-monto bedaŭrinde estas observeblaj nur la 30-an de Aprilo en la nokto.
Die Brockenhexen sind leider nur am 30. April in der Nacht zu beobachten.

Al la partoprenkotizo de 25,- € aldoniĝas la tranoktokostoj de 80,- € (unulita ĉambro) respektive 130,- € (dulita ĉambro) por du noktoj inkluzive maten- kaj vespermanĝon.
Bonvolu pagi tion dum alveno al la organizanto (ne al la hotelo).
Por aliĝo bonvolu uzi la sekvantan formularon (kiel elprenitan originalon aŭ kiel kopion). Plenigu ĝin kaj sendu ĝin al la organizanto **Karl-Heinz Marzahn, Vor dem Esch 7, DE-28307 Bremen**.
Se vi havas skanilon kaj interretan konekton je via dispono, vi la aliĝilon volonte ankaŭ povas sendi kiel retpoŝtan suplementon al la redakcia adreso (fervoja.esperantisto@t-online.de).

Halt machen werden wir auf unserer Rundreise in der Kaiserstadt Goslar, wo wir unbedingt den historischen Stadtkern mit den mehr als 1.500 Fachwerkhäusern aus unterschiedlichsten Epochen besuchen müssen. Auch sie gehören zum Weltkulturerbe. Im Haus Brockenblick dürfen wir schließlich verschnaufen. Nach Kaffee und Kuchen wird uns der Bus wieder zum Haus Festenburg zurückbringen.
Zum Teilnahmebeitrag von 25,-€ kommen die Übernachtungskosten von 80,-€ (Einzelzimmer) bzw. 130,-€ (Doppelzimmer) für zwei Übernachtungen einschließlich Frühstück und Abendessen. Zahlt das bitte bei der Ankunft beim Organisator (nicht beim Hotel).
Zur Anmeldung benutzt bitte das folgende Formular (als herausgetrenntes Original oder als Kopie). Füllt es aus und schickt es an den Organisator **Karl-Heinz Marzahn, Vor dem Esch 7, DE-28307 Bremen.** Wenn ihr einen Scanner und einen Internetanschluss zur Verfügung habt, könnt ihr die Anmeldung auch gern per Mailanhang an die Redaktionsadresse schicken (fervoja.esperantisto@t-online.de).

Adreso de la hotelo/ Adresse des Hotels:
Wald- und Sporthotel Festenburg
Festenburger Str. 3
38678 Clausthal-Zellerfeld
Tel. 05323/8860

Guido Brandenburg trad. Brandenburg

programskemo **Programmschema**		laborkomisiono Arbeitsausschuss	gastoj Gäste	kurso Kurs
23.10.2015	posttagmezo Nachmittag	alvojaĝo ĝis 18.00 h Anreise bis 18.00 h		
	vespero Abend	kunsido Tagung	libertempo Freizeit	enkonduko Einführung
24.10.2015	mateno Morgen	kunsido Tagung	libertempo Freizeit	instruado Unterricht
	posttagmezo Nachmittag	rondvojaĝo Rammelsberg, Goslar Rundreise Rammelsberg, Goslar		instruado Unterricht
		kafo, kuko en Brockenblick Kaffee, Kuchen im Brockenblick		
	vespero Abend	komuna programo gemeinsames Programm		
25.10.2015	mateno Morgen	novaĵoj el IFEF Neues aus der IFEF		instruado Unterricht

Aliĝilo por la GEFA-jarkunveno 23.10.-25.10.2015 en Festenburg / Harz
Anmeldeblatt für die GEFA-Jahresversammlung in Festenburg / Harz

Aliĝo ĝis
Anmeldung bis
18.07.2015

aliĝanta persono
anmeldende Person

antaŭnomo Vorname	familia nomo Familienname
Adreso Adresse	

BSW-subtenanto, familiano
BSW-Förderer, Familienmitglied ..... ☐

irmalhelpita
gehbehindert ..... ☐

partopreno en enkonduka Esperanto-kurso
Teilnahme am Esperanto-Einführungskurs ..... ☐

alvojaĝo per trajno[1]
Anreise mit dem Zug ..... ☐

dua persono en dulita ĉambro
zweite Person im Doppelzimmer

antaŭnomo Vorname	familia nomo Familienname
Adreso Adresse	

BSW-subtenanto, familiano
BSW-Förderer, Familienmitglied ..... ☐

irmalhelpita
gehbehindert ..... ☐

partopreno en enkonduka Esperanto-kurso
Teilnahme am Esperanto-Einführungskurs ..... ☐

alvojaĝo per trajno[1]
Anreise mit dem Zug ..... ☐

[1]) Necesas organizi transporton de la plej proksima stacio Goslar.
Es ist erforderlich vom nächstgelegenen Bahnhof Goslar einen Transport zu organisieren.

Kostoj
Kosten

aliĝanta persono
anmeldende Person

Partoprenkotizo (inkl. rondvojaĝon muzeo Rammelsberg kaj Goslar aŭ lingvokurson) Teilnahmebeitrag (einschl. Rundfahrt Museum Rammelsberg und Goslar oder Sprachkurs)		25,- €
Unulita ĉambro 2 noktoj Einzelzimmer 2 Nächte (2x40,- €)	80,- €	_____ €
Dulita ĉambro 2 noktoj Doppelzimmer 2 Nächte (2x65,- €)	130,- €	_____ €

dua persono en dulita ĉambro
zweite Person im Doppelzimmer

Partoprenkotizo (inkl. rondvojaĝon muzeo Rammelsberg kaj Goslar aŭ lingvokurson) Teilnahmebeitrag (einschl. Rundfahrt Museum Rammelsberg und Goslar oder Sprachkurs)	25,- €	_____ €

entute
insgesamt _____ €

La kostojn mi pagos surloke al la organizanto Karl-Heinz Marzahn.
Die Kosten werde ich vor Ort bei dem Organisator Karl-Heinz Marzahn begleichen.

_____ _____
loko, dato subskribo
Ort, Datum Unterschrift

Bonvolu sendi ĝis **18.07.2015** al:
Bitte einsenden bis zum an:

Karl-Heinz Marzahn
Vor dem Esch 7
DE-28307 Bremen

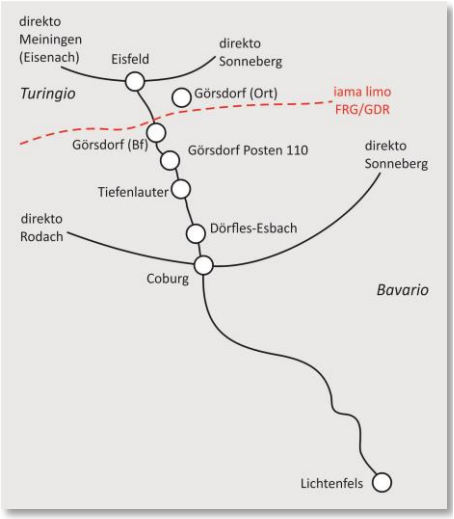
aŭ per retpoŝto al:
oder per EMail an: fervoja.esperantisto@t-online.de

La Werra-fervojo (Lichtenfels) – Coburg – Eisfeld

Mian hodiaŭan raporton mi volas dediĉi denove al iama unutraka linio trans la limon de la du germanaj ŝtatoj. Temas pri la sekcio inter Coburg kaj Eisfeld, ĉifoje do inter Bavario kaj Turingio.

En la jaro 1974 ni feriis en Coburg kaj faris ekskursojn en la ĉirkaŭaĵon. Dum unu el tiuj vojaĝoj mi trovis domon kun idilia ĝardeno kaj la ŝildo „Görsdorf (Thür)“ super la teraso. Ĝi estis, kiel evidentiĝis, stacidomo ĉe rezignita fervoja linio.

La specifaĵo de la stacio Görsdorf estis ĝia situo an Bavario, kvankam la samnoma loko troviĝis an la najbara Turingio. Post fermo de la limo ĝi do por la enloĝantaro de Görsdorf ne plu estis atingebla. Senpere malantaŭ tiu konstruaĵo troviĝis fervoja ponto, ĉe kiu staris ŝildo kun surskribo “Atentu pro zonlimo”. Kiam ni siatempe tie preterveturis, televida teamo de bavaria radio ĵus estis instalinta sin kaj filmis la vilaĝon.



La liniosekcio Lichtenfels - Eisfeld
Der Streckenabschnitt Lichtenfels - Eisfeld

La koncerna linio debranĉiĝis en Coburg kaj kondukis en norda direkto al Eisfeld kun daŭrigo al Eisenach. In la sudo ĝi kondukis al Lich-

Die Werrabahn (Lichtenfels) – Coburg – Eisfeld



La iama stacidomo Görsdorf hodiaŭ
Der ehem. Bahnhof Görsdorf heute
Foto: Ulrich Göpfert

Meinen heutigen Bericht will ich erneut einer ehemaligen eingleisigen Strecke über die Grenze zwischen den beiden deutschen Staaten widmen. Es handelt sich dabei um den Abschnitt zwischen Coburg und Eisfeld, diesmal also zwischen Bayern und Thüringen.

Im Jahr 1974 machten wir in Coburg Ferien und unternahmen Ausflüge in die Umgebung. Auf einer dieser Touren fand ich ein Haus mit einem idyllischen Garten und dem Schild "Görsdorf (Thür)" über der Terrasse. Es war, wie sich herausstellte, ein Bahnhof an einer aufgegebenen Eisenbahnlinie.

Die Eigenheit des Bahnhofs Görsdorf war seine Lage in Bayern, obwohl der gleichnamige Ort sich im benachbarten Thüringen befand. Nach der Grenzschließung war er also für die Einwohnerschaft von Görsdorf nicht mehr erreichbar. Unmittelbar hinter diesem Gebäude befand sich eine Eisenbahnbrücke, an der ein Schild stand mit der Aufschrift: "Achtung Zonengrenze". Als wir damals dort vorbeischauten, hatte sich gerade ein Fernsehteam des Bayerischen Rundfunks am Grenzzaun aufgebaut und filmte das Dorf.

Die betreffende Strecke zweigte in Coburg ab und verlief in nördlicher Richtung nach Eisfeld mit Fortsetzung nach Eisenach. Im Süden führte sie nach Lichtenfels und weiter nach Nürnberg. Sie wurde bis zum Juni 1945 be-

tenfels kaj plue al Nurenbergo (Nürnberg). Ĝi estis uzata ĝis Junio 1945, kvankam ĝi estis difektita pro bombardo de la aliancitaj armeoj kaj eksplodigoj de la germana armeo. Ĝis fino de Junio 1945 stacioj, trakoj kaj pontoj jam plejparte estis riparitaj. Sed kiam komence de Julio, kiel interkonsentite dum la konferenco de Jalta, la soveta armeo okupis la tutan teritorion de Turingio kaj la usona armeo retiriĝis, tie situis la limo de la okupaciaj zonoj. La trajnoj ekveturis nun en Bavario, sed ne veturis ĝis la stacio Görsdorf, sed nur ĝis Tiefenlauter. Poste oni provizore instalis la haltejon "Görsdorf bariera gardejo 110". Ekde 1947 fine oni povis ankaŭ veturi ĝis Görsdorf kaj nuligis la provizoran haltejon.

La trakinstalaĵoj ĝis Lichtenfels spite la diversecon de la provincoj ĝis 1945 apartenis al la direkcio Erfurt. Nur tiam oni ŝanĝis la apartenon kaj transdonis la respondecon al la direkcio Nurenbergo. La tiama gvidanto de la trafika administrejo Coburg en Majo 1945 povis per motora drezino kaj poste per lokomotivo veturi ĝis Eisfeld – bedaŭrinde nur ĝis antaŭ la stacio, ĉar tie trakoj kaj pontoj estis detruitaj. Estu aldonate, ke ankaŭ hodiaŭ ankoraŭ trafikas fervojoj en Eisfeld.

Inter la du germanaj fervojentreprenoj oni post la milito serioze planis la remalfermon kaj la funkcion transliman kaj pritraktis la temon dum pluraj interfervojaj konferencoj. Eĉ jam estis aperintaj horaroj kaj veturdaŭrotabeloj. Sed oni neniam atingis konkretan rezulton. La postuloj de ambaŭ entreprenoj pri tranokteblecoj por trajnpersonaro kaj disponebleco de lokomotivoj malebligis finfine la remalfermon de la linio. Plue la orienta flanko sian linioparton jam estis malmuntinta.

Fine de Aŭgusto 1949 sur bavara flanko oni anstataŭigis la trajnojn per aŭtobusoj kaj nur ankoraŭ konservis la vartrafikon. En Julio 1976 oni nuligis la kompletan trafikon, demuntis la trakojn kaj instalis ĉe la stacio Tiefenlauter monumenton por la fervojo.

La traceo intertempe perdis sian fervojan destinon kaj parte estas superkonstruita. Ankaŭ se foje parolatas pri ligo inter Coburg kaj Eisnutzt, obgleich sie durch das Bombardement der Alliierten und die Sprengungen durch die deutsche Armee beschädigt war. Bis Ende Juni 1945 waren Bahnhöfe, Gleise und Brükken schon weitgehend repariert. Als aber Anfang Juli, wie in der Konferenz von Jalta vereinbart, die sowjetische Armee das ganze Territorium Thüringens besetzte und die amerikanische Armee sich zurückzog, lag hier die Grenze der Besatzungszonen. Die Züge starteten nun in Bayern, fuhren aber nicht bis zum Bahnhof Görsdorf, sondern nur bis Tiefenlauter. Später errichtete man provisorisch den Haltepunkt "Görsdorf Posten 110". Von 1947 an konnte man endlich auch bis Görsdorf fahren und hob den provisorischen Halt auf.

Die Gleisanlagen bis Lichtenfels gehörten bis 1945 trotz der verschiedenen Provinzen zur Direktion Erfurt. Erst dann änderte man die Zugehörigkeit und übergab die Verantwortung an die Direktion Nürnberg. Der damalige Leiter des Betriebsamtes Coburg konnte im Mai 1945 mit einem Schienenkraftwagen und dann mit einer Lokomotive nach Eisfeld fahren – leider nur bis vor den Bahnhof, weil dort die Gleise und Brücken zerstört waren. Es sei ergänzt, dass auch heutzutage noch Eisenbahnen in Eisfeld verkehren.

Zwischen den zwei deutschen Eisenbahnen wurde nach dem Krieg ernsthaft die Wiedereröffnung und der Betrieb über die Grenze hinweg geplant und das Thema in mehreren Konferenzen zwischen den zwei Eisenbahnen behandelt. Es waren sogar schon Fahrpläne und Fahrzeitenhefte erschienen. Man kam aber niemals zu einem konkreten Ergebnis. Die Forderungen beider Bahnen nach Übernachtungen für das Zugpersonal und die Verfügbarkeit von Lokomotiven verhinderten letztlich die Wiedereröffnung der Strecke. Zudem hatte die östliche Seite ihren Streckenanteil bereits abgebaut.

Ende August 1949 ersetzte man auf bayrischer Seite die Züge durch Autobusse und hielt nur noch den Güterverkehr aufrecht. Im Juli 1976 stellte man aber den gesamten Verkehr ein, montierte die Gleise ab und setzte



Stacidomo Görsdorf en la jaro 1974
Bahnhof Görsdorf im Jahr 1974
Foto: Walter Ullmann

feld, tiu projekto konsiderante la surlokajn rezistojn ne ŝajnas tre esperiga. La posedanto de la (iama) stacidomo en Görsdorf (aŭ ties posteulo) do probable ne devas timi perdi sian trankvilon.

der Eisenbahn am Bahnhof Tiefenlauter ein Denkmal.
Die Trasse ist mittlerweile entwidmet und stellenweise überbaut. Auch wenn immer mal wieder von einem Lückenschluss zwischen Coburg und Eisfeld die Rede ist, erscheint ein solches Projekt angesichts der örtlichen Widerstände wenig aussichtsreich. Der Besitzer des (ehemaligen) Bahnhofs in Görsdorf (oder dessen Nachfolger) muss wohl nicht um seine Ruhe fürchten.

(trad. Ullmann) Walter Ullmann

El terminologia laboro:
Du specoj de disforkaj stacioj

Trakaroj de preskaŭ ĉiuj stacioj kun branĉlinio estas diversaj, pli-malpli ampleksaj. La terminologio ĉi-rilate enhavas du specialaĵojn, kiuj en realeco pleje ekzistas mikse. Temas pri la demando, ĉu trajnoj sur la branĉlinio laŭkoncepte prefere trairu la disforkan stacion, aŭ komenciĝu/finiĝu tie, do kiel la trakaro ĉi-rilate estas konceptenda.

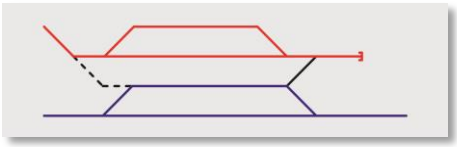


bildo 1: Traire disforka stacio,
Bild 1: Trennungsbahnhof

Bildo 1 montras simplan ekzemplon de **traire disforka stacio**. Ne ekzistas trakoj apartaj por komenciĝantaj/finiĝantaj trajnoj. Tamen ambaŭkape kondukeblaj trajnkompletoj povas senprobleme retroveturi ankaŭ sur la branĉlinio, dum ĉe nur unu kondukistejo necesas iom komplika manovrado.
Bildo 2 montras ekzemplon de **konekse disforka stacio**. Por komenciĝantaj/finiĝantaj branĉliniaj trajnoj ekzistas apartaj trakoj kun eblo, ke lokomotivo manovras al la alia kapo de vagonaro. La ekzemplo montras ankaŭ du trakojn por transdoni/ transpreni varvagonojn inter ambaŭ linioj.

Aus der Terminologiearbeit:
Zwei Arten von Abzweigbahnhöfen

Gleisanlagen fast aller Bahnhöfe mit einer Zweigstrecke sind unterschiedlich, mehr oder weniger umfangreich. Die Terminologie enthält hierzu zwei Spezialfälle, die in der Wirklichkeit meist gemischt auftreten. Es betrifft die Frage, ob Züge auf der Zweigstrecke konzeptgemäß vorzugsweise den Abzweigbahnhof durchlaufen oder dort beginnen/enden sollen, also wie die Gleisanlage hierfür zu konzipieren ist.
Bild 1 zeigt ein einfaches Beispiel eines **Trennungsbahnhofs**. Es gibt keine besonderen Gleise für beginnende/endende Züge. Dennoch können Zugverbände mit Führerstand an beiden Enden problemlos auch auf der Zweigstrecke wenden, während bei nur einem Führerstand ein etwas kompliziertes Rangieren notwendig ist.



bildo 2: Konekse disforka stacio,
Bild 2: Anschlussbahnhof

Bild 2 zeigt ein Beispiel eines **Anschlussbahnhofs**. Für beginnende/endende Zweigstreckenzüge gibt es besondere Gleise mit der Möglichkeit des Umsetzens der Lokomotive an das andere Ende des Wagenzuges. Das Beispiel

Sen la streketita trakinterligo koncernas "puran" konekse disforkan stacion; alikaze miksaĵon el ambaŭ specialaĵoj.

Heinz Hoffmann

zeigt auch zwei Gleise zur Übergabe/Übernahme von Güterwagen zwischen beiden Strecken. Ohne die gestrichelte Gleisverbindung betrifft es einen "reinen" Anschlussbahnhof, sonst eine Mischung aus beiden Spezialfällen.

(trad. Hoffmann)

Marianne Frank mortinta

Nur en la 60-a vivojaro Marianne Frank eklernis Esperanton kaj dum tiu mallonga tempo atingis admirindan lertecon. Ŝi vizitis multajn naciajn kaj internaciajn kongresojn. Dum la UEA-kongresoj ŝi kantis en la internacia ĥoro. Ŝi havis geamikojn en ĉiuj kontinentoj. Kiel sakrala muzikistino ŝi ekzercis kun sia aĝula ĥoro kantojn en Esperanto. Dum la oficiala akcepto en Duisburg honore al la tiama federacia prezidanto Johannes Rau ŝia ĥoro 1999 kantis multe atentatan kanton en Esperanto, kio instigis la tiaman ĉefurbestron Joseph Krings al la rimarkigo, ke Esperanto je lia tempo en Duisburg estis ordinaraĵo. Marianne ludis skaton. Ŝi estis arda aprezanto de klasika muziko kun profunda scio. Je la fino ŝi aldone lernis la francan lingvon. Ŝi estis aktiva homo kaj ĝis sia surpriza morto ne konis maldiligenton. Marianne Frank mortis la 24-an de Februaro 2015 subite en la 87-a vivojaro.
Kiu konis ŝin ĉiam volonte rememoros ŝin. Nun ŝi ripozas en paco.

(trad. Brandenburg)

Marianne Frank verstorben

Erst in ihrem 60. Lebensjahr lernte Marianne Frank Esperanto und brachte es in der kurzen Zeit zu einer bewundernswerten Fertigkeit. Sie besuchte viele nationale und internationale Kongresse. Auf den UEA-Kongressen sang sie im internationalen Chor. In allen Erdteilen hatte sie Freunde. Als Kirchenmusikerin studierte sie mit ihrem Seniorenchor Lieder in Esperanto ein. Beim offiziellen Empfang in Duisburg zu Ehren des damaligen Bundespräsidenten Johannes Rau sang ihr Chor 1999 ein viel beachtetes Lied in Esperanto, was den damaligen Oberbürgermeister Joseph Krings zu der Bemerkung veranlasste, dass Esperanto zu seiner Zeit in Duisburg gang und gäbe war. Marianne spielte Skat. Sie war ein glühender Fan klassischer Musik mit einem profunden Wissen. Zuletzt lernte sie auch noch Französisch. Sie war ein aktiver Mensch und kannte bis zu ihrem überraschenden Tod keinen Müßiggang. Marianne Frank starb am 24. Februar 2015 plötzlich in ihrem 87. Lebensjahr.
Wer sie gekannt hat, wird sich immer gern an sie erinnern. Nun ruht sie in Frieden.

Rolf Terjung

Redaktofino por FE 03/2015 estos la 15.08.2015		**Redaktionschluss für FE 03/2015 ist 15.08.2015**	
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