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 2015

Traknivelaj pasejoj ĝenaj sed neeviteblaj

Bahnübergänge störend aber unvermeidlich



Dutraka signalgardata paseja instalaĵo en Drensteinfurt (vd. paĝo 5)
(Foto: Brandenburg)

Zweigleisige hauptsignalüberwachte Bü-Sicherungsanlage in Drensteinfurt (s. S. 5)
(Foto: Brandenburg)

Karaj gelegantoj 2

Germana Esperanto-Kongreso kun faksekcia kunveno en Hameln 3

El terminologia laboro 4

Traknivelaj pasejoj – ĝenaj sed neeviteblaj 5

Iama fervojo tra la "keglo-ludo" al Turingio 8

Ĉu ni revidos nin en Festenburg? 11

Sur alta monto 12

GEFA-anoncoj, redakcio 12

Liebe Leserinnen und Leser 2

Deutscher Esperanto-Kongress mit Fachgruppentreffen in Hameln 3

Aus der Terminologiearbeit 4

Bahnübergänge – störend aber unvermeidlich 5

Eine ehemalige Bahn durch das „Kegelspiel“ nach Thüringen 8

Sehen wir uns in Festenburg? 11

Auf Bergeshöhe 12

GEFA-Mitteilungen, Redaktion 12



Karaj gelegantoj,

longe laborgrupo diskutis pri celo kaj stato de honorofica laboro en la fondaĵo BSW. Je la fino de la analizo la estraro invitis la honoroficulojn en la regionoj kaj prezentis la rezultojn. Same kiel en GEFA la aĝopiramido estas inversita kaj la novaj kaj junaj fervojaj kunlaborantoj forturnas sin neinteresite.

Kie antaŭ jardekoj post subskribo de laborkontrakto memkompreneble sekvis solidara membriĝo en BSW, EWH kaj BZAL hodiaŭ necesas insista konvinka laboro klariganta la personaj avantaĝojn. Aliflanke la informado pri tiaj aferoj en kolega interparolo ne aŭ ne sufiĉe havas lokon. La personan konversacion kiel informfonton marĝenigas la reto, kiu por ĉiu demando havas (ĝustan aŭ malĝustan) respondon. Tiel kreskas la nombro de kunlaborantoj, kiuj ne scias pri la ekzisto de la fondaĵo kaj de aliaj kiuj ne interesiĝas pri ĝi.

BSW nun klopodas investi pli da energio por montri ĉeeston en la entrepreno plektante reton de „BSW-ambasadoroj“ en bazoj kaj regionaj subcentroj. Ĝi raciigos la konsultan laboron por la emerituloj. Ĝi volas oferti aranĝojn konvenajn al la preferoj de gejunuloj.Kaj ĝi per informado sur sia retpaĝo, per retpoŝtaj mesaĝoj kaj per raportetoj en la sociaj medioj refutas la argumenton, ke ĝi ne estas organizo ankaŭ por la juna generacio.

Ĉu tiu terapio helpus ankaŭ al nia asocio?

Niaj membroj estas majoritate finintaj sian profesian laboron kaj tial nur esceptokaze povas roli kiel ambasadoroj en la entrepreno. Pri racia apliko de siaj rimedoj GEFA jam debatas. Kiel pri ofertoj por gejunuloj? Kaj kiel pri fenestro en la novaj medioj?

Se ni havas intereson eskapi la dilemon de laciĝo kaj malkresko de la membraro, sur tiuj

Liebe Leserinnen und Leser,

lange hat eine Arbeitsgruppe über Ziel und Zustand der ehrenamtlichen Arbeit in der Stiftung BSW diskutiert. Zum Schluss der Analyse hat der Vorstand die Ehrenamtlichen in den Regionen eingeladen und die Ergebnisse vorgestellt. Ebenso wie in der GEFA steht die Alterspyramide auf dem Kopf und die neuen und jüngeren Eisenbahnmitarbeiter wenden sich desinteressiert ab. Wo vor Jahrzehnten nach Unterschreiben des Arbeitsvertrages selbstverständlich der solidarische Beitritt zu BSW, EWH und BZAL folgte, ist heute nachdrückliche Überzeugungsarbeit erforderlich, die die persönlichen Vorteile erklärt. Auf der anderen Seite hat die Aufklärung über solche Dinge in der kollegialen Unterhaltung keinen oder zu wenig Raum. Das persönliche Gespräch als Informationsquelle wird vom Netz verdrängt, das auf jede Frage eine (richtige oder falsche) Antwort hat. So steigt die Zahl der Mitarbeiter, die nichts von der Existenz der Stiftung wissen, und anderer, die sich nicht dafür interessieren. Das BSW bemüht sich nun, mehr Energie in die Präsenz im Unternehmen zu investieren und ein Netz von „BSW-Botschaftern“ in den Standorten und den regionalen Unterzentren zu knüpfen. Es wird die Beratungsarbeit für die Ruheständler rationalisieren. Es will Veranstaltungen anbieten, die sich an den Neigungen der Jugendlichen orientieren. Und es tritt durch Information auf seiner Internet-Seite, durch Mail-Nachrichten und durch Berichte in den sozialen Medien dem Argument entgegentreten, dass es keine Organisation für die junge Generation sei.

Würde diese Therapie auch unserem Verband helfen?

Unsere Mitglieder haben mehrheitlich ihre berufliche Arbeit beendet und können daher nur im Ausnahmefall als Botschafter im Unternehmen auftreten. Über die rationelle Verwendung ihrer Ressourcen debattiert die GEFA bereits. Wie ist es mit Angeboten für Jugendliche? Und wie mit einem Fenster in den

kampoj ni devas koncentri la restintan forton kaj kreivecon.



Salutas vin
Guido Brandenburg

neuen Medien?
Wenn wir Interesse daran haben, dem Dilemma aus Ermüdung und Schrumpfung unserer Mitgliedschaft zu entkommen, müssen wir die verbliebene Kraft und Kreativität darauf konzentrieren.

Es grüßt euch
Guido Brandenburg

Germana Esperanto-Kongreso kun faksekcia kunveno en Hameln

La ĉijara Germana Esperanto-Kongreso ofertis ne nur de LKK aranĝitajn programerojn, sed ankaŭ donis spacon kaj okazojn al la fakaj organizoj de Germana Esperanto-Asocio. GEFA - reprezentita de dek du membroj - informis kadre de la Movada Foiro denove pri siaj aktivecoj kaj varbis inter la kongresanoj por si kaj la fondaĵo Bahn-Sozialwerk.
Aparta aranĝo estis la malferma GEFA-kunveno, dum kiu Dr. Heinz Hoffmann komentis la laboron de la Terminara Komisiono de IFEF. Citante manplenon da ekzemploj li sukcesis klarigi la specifajn problemojn en la tasko krei kaj difini fakterminojn por la Internacia Fervoja Unio (UIC).
La aktualeco de la UIC-terminaro estas kontinua defio kaj la ĝis nun jam plenumita laboro ne sufiĉe alte taksebla.

Ĉu necesas memorigi, ke propagando por GEFA kaj la fondaĵo BSW post la statuta reformo de BSW utilas ankaŭ inter nefervojistoj? Restekzempleroj de la disdonitaj varbiloj estas ankoraŭ haveblaj. Bv. kontakti la redakcion.

Ist es erforderlich, daran zu erinnern, dass Werbung für GEFA und die Stiftung BSW auch unter Nichteisenbahnern nützlich ist? Restexemplare der verteilten Flugblätter sind noch zu haben. Wendet euch bitte an die Redaktion.

Guido Brandenburg

Deutscher Esperanto-Kongress mit Fachgruppentreffen in Hameln



Jen serĉobildo: Kie estas la GEFA-prezidanto?
Hier ein Suchbild: Wo ist der GEFA-Vorsitzende?

Der diesjährige Deutsche Esperanto-Kongress bot nicht nur vom Kongress-Komitee arrangierte Programmpunkte, sondern gab auch den Fachverbänden des Deutschen Esperanto-Bunds Raum und Gelegenheiten. Die GEFA – durch zwölf Mitglieder vertreten – informierte im Rahmen des „Movada Foiro“ wieder über ihre Aktivitäten und warb unter den Kongressteilnehmern für sich und die Stiftung Bahn-Sozialwerk.
Eine eigene Veranstaltung war das offene GEFA-Treffen, während dessen Dr. Heinz Hoffmann die Arbeit der Terminologie-Kommission der IFEF kommentierte. Mit einer Handvoll zitierter Beispiele gelang es ihm, die spezifischen Probleme in der Aufgabe zu erklären, Fachbegriffe für die Internationale Eisenbahn-Union (UIC) zu schaffen und zu definieren. Die Aktualität des UIC-Fachwörterbuchs ist eine fortdauernde Herausforderung und die bisher bewältigte Arbeit nicht hoch genug einzuschätzen.

(trad. Brandenburg)

El terminologia laboro:
Du specoj de vaporlokomotivoj

Koncerne troviĝon de la ujoj por fueloj (karbo, karbopulvoro, oleo) kaj akvo, la germana faklingvo distingas inter „Tenderlokomotive“ kaj „Schlepptenderlokomotive“ (vd. la du bildojn). Ekzistas nocia diferenco en unuopaj naciaj faklingvoj pri la demando, kio estas tendro. En la germana, „Tender“ povas esti lokita sur vaporlokomotivo mem aŭ kiel „Schlepptender“ sur propra ruliĝekipaĵo alkroĉita al ĝi. Por ni esperantistoj validas la difino en PIV, ke tendro nur estas specialforma vagono, kiu estas senpere alligita al vapormova lokomotivo, kaj en kiu troviĝas rezervo da karbo kaj akvo.



Cisternlokomotivo
Tenderlokomotive

IFEF-Terminara Sekcio sekve decidis la terminojn:
por la (supra) lokomotivo: cisternlokomotivo (kun noto „sen aparta tendro”)
por la (malsupra) lokomotivo: tendrotrena lokomotivo.



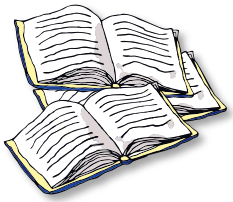
Tendrotrena lokomotivo
Schlepptenderlokomotive

Kvankam la vorto „cisternlokomotivo” simplige neglektas ujon por karbo, sur ĉiu tia lokomotivo troviĝas ujoj por akvo kaj neceskaze ankaŭ por hejtoleo, do cisternoj. La termino respondas al la angla „tank locomotive“.
Koncerne tendrotrenajn lokomotivojn interesas, ke ĉe kelkaj fervojoj – ekzemple en Ĉeĥio kaj Slovakio - ili validas kiel kombinaĵo el du veturiloj kun diversa numersistemo: Ĉe plej multaj fervojoj ili validas kiel unu (kvazaŭ artika) veturilo kun komuna numero.

Heinz Hoffmann

Aus der Terminologiearbeit:
Zwei Arten von Dampflokomotiven

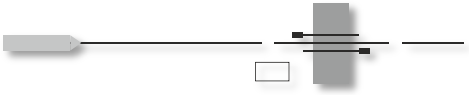
Je nachdem, wo sich die Behälter für Brennstoffe (Kohle, Kohlenstaub, Öl) und Wasser befinden, unterscheidet die deutsche Fachsprache zwischen „Tenderlokomotive“ und „Schlepptenderlokomotive“ (s. die zwei Bilder).
Es gibt eine Begriffsdifferenz in einzelnen nationalen Fachsprachen über die Frage, was ein Tender ist. Im Deutschen kann ein Tender auf einer Dampflokomotive selbst untergebracht oder ihr als Schlepptender auf eigenem Fahrgestell angehängt sein. Für uns Esperantisten gilt die Definition im PIV, dass „tendro“ nur ein unmittelbar mit einer Dampflokomotive verbundener Wagen mit spezieller Form ist, in dem sich Vorräte an Kohle und Wasser befinden.
Die IFEF-Fachwörtersektion beschloss folglich die Termini:
für die (obere) Lokomotive: „cisternlokomotivo“ (mit der Anmerkung „sen aparta tendro”)
für die (untere) Lokomotive: „tendrotrena lokomotivo“
Obgleich das Wort „cisternlokomotivo” ein Behältnis für Kohle vereinfachend vernachlässigt, befinden sich auf jeder derartigen Lokomotive Behälter für Wasser und gegebenenfalls auch für Heizöl, also Zisternen. Der Terminus entspricht dem englischen „tank locomotive“.
Bei Schlepptenderlokomotiven ist interessant, dass bei einigen Eisenbahnen – beispielsweise in Tschechien und der Slowakei – sie als Kombination aus zwei Fahrzeugen mit unterschiedlichem Nummernsystem gelten. Bei den meisten Eisenbahnen gelten sie als ein (gewissermaßen gelenkverbundenes) Fahrzeug mit gemeinsamer Nummer.



(trad. Hoffmann)

Traknivelaj pasejoj
ĝenaj sed neeviteblaj

Traknivelaj pasejeoj estas problemoj de ĉiu fervojo. La renkonto de diversaj trafikoj signifas konstantan minacon - pli grandan por la surstrataj, sed okaze ankaŭ por la surtrakaj veturiloj. Kolizio de eksprestrajno kun kamiono staranta sur la pasejo, akcidento okazinta 27.07.2015 en la orientĉeĥa stacio Studénka kun pluraj mortigitaj kaj vunditaj pasaĝeroj kaj la motorvagona kondukisto mortigita la 16.05.2015 apud Ibbenbüren, kie kamparano postlasis sterkbarelan remorkon sur la trako estas nur du tristaj ekzemploj el la proksima pasinteco.



Gardistoŝaltata bariero
Wärterbediente Schranke

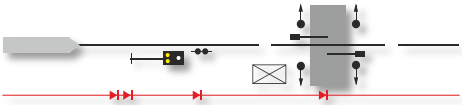
Kvankam sur malaltrangaj regionaj linioj ankoraŭ ekzistas pasejoj, kie nur la atentemo de la aŭtomobilistoj evitas koliziojn, la fervojaj entreprenoj klopodas kontinue redukti la kvanton de traknivelaj pasejoj kaj kie tio ne estas ebla, levi la sekurecnivelon per konstruo de instalaĵoj sen kaj kun barieroj.
Tiujn instalaĵojn eblas diferencigi laŭ la maniero per kiu ili estas ŝaltataj, kaj per kiu ilia funkcio estas gardata.



Trajnoŝaltata kondukistogardata paseja instalaĵo
Zuggesteuerte lokführerüberwachte Bü-Sicherungsanlage

Bahnübergänge
störend aber unvermeidlich

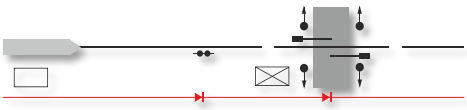
Bahnübergänge sind Probleme jeder Eisenbahn. Die Begegnung verschiedener Verkehre bedeutet eine konstante Bedrohung – eine größere für die Fahrzeuge auf der Straße, gelegentlich aber auch für die auf der Schiene. Der Zusammenstoß eines Schnellzugs mit einem LKW, der auf einem Bahnübergang stand, ein Unfall mit mehreren getöteten und verletzten Reisenden, der sich am 27.07.2015 im osttschechischen Bahnhof Studénka ereignet hat und der am 16.05.2015 bei Ibbenbüren getötete Lokführer, wo ein Bauer einen Güllewagen auf dem Gleis hinterlassen hatte, sind nur zwei traurige Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit.
Obwohl es auf regionalen Nebenstrecken noch Übergänge gibt, an denen nur die Aufmerksamkeit der Autofahrer Kollisionen vermeidet, bemühen sich die Eisenbahnunternehmen, die Menge der höhengleichen Übergänge kontinuierlich zu vermindern und wo dies nicht möglich ist, das Sicherheitsniveau durch den Bau von Anlagen ohne und mit Schranken zu erhöhen.



Trajnoŝaltata kondukistogardata paseja instalaĵo kun optimumigita ŝaltodistanco
Zuggesteuerte lokführerüberwachte Bü-Sicherungsanlage mit optimierter Einschaltstrecke

Diese Anlagen lassen sich unterscheiden durch die Art ihrer Bedienung und die Art, in der ihre Funktion überwacht wird.

gardistoŝaltata	gardistogardata	wärterbedient	wärterüberwacht
	signalilogardata		hauptsignalüberwacht
trajnoŝaltata	kondukistogardata	zuggesteuert	lokführerüberwacht
	kondukistogardata kun optimumigita ŝaltodistanco		lokführerüberwacht mit optimierter Einschaltstrecke
	telegardata		fernüberwacht
	itinerogardata		fahrstraßenüberwacht
itineroŝaltata	signalilogardata	signalgesteuert	hauptsignalüberwacht



Trajnoŝaltata telegardata paseja instalaĵo
Zuggesteuerte fernüberwachte Bü-Sicherungsanlage

La gardistoŝaltata instalaĵo postulas fervojan kunlaboranton, kiu laŭ trajnanonco baras la pasejon. Kie antaŭ la pasejo staras ĉefsignalilo, ĝi ofte estas tiel interligita kun la instalaĵo, ke tiu devas esti barinta la straton antaŭ ol estas eble ŝanĝi la signalon al indiko veturpermesa.

La trajno mem ŝaltas la trajnoŝaltatajn instalaĵojn transveturante la entrakajn kontaktilojn. La laŭorda funkcio estas gardata principe laŭ du alternativaj principoj:

Unu speco – ĉefe aplikata sur regionaj linioj ĝis 120 km/h – post ŝalto kontrolas sin mem kaj per kontrolsignalilo anoncas laŭordan ŝalton al la kondukisto de la proksimiĝanta trajno. Se tiu kontrolo ne estis sukcesa, mankas tiu signalo kaj la trajno havas sufiĉan distancon por halti antaŭ la pasejo.

La alia speco – majoritate sur ĉefaj linioj – sin kontrolas permanente kaj konsistas el redundaj komponantoj. Ĝi estas konceptita tiel fidinda, ke ĝi al najbara “telegardanta” trajntrafikestro nur devas kontinue anonci, ke ĝi laŭorde ŝaltos. Kontrolsignalilo por la trakciilkondukisto tie ne ekzistas. Avantaĝa tio estas precipe por la stratotrafiko, ĉar la trajno kaze ne bezonas esti haltigata. Tiel la ŝaltodistanco fariĝas malpli longa kaj la pasejo ne estas tiel longe barita.

Speciala kazo estas la kundukistogardata instalaĵo kun optimumigita ŝaltodistanco, kiu principe estas tiel fidinde konceptita kiel telegardata instalaĵo, do signalas, ke ĝi baros la pasejon sen esti ŝaltata. La ŝaltodistanco kaj tiel la barodaŭro de la pasejo analoge estas redukteblaj.

Kie pasejoj situas proksime al stacioj necesas dependecoj de la regejo ĉar la ŝaltovojo etendiĝas en la stacion kaj tial pluraj itineroj estas eblaj, trajnoj eventuale haltas en la ŝaltovojo kaj okazas manovrado. La entrakaj kontaktiloj

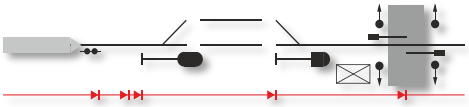
Die wärterbediente Anlage erfordert einen Eisenbahnmitarbeiter, der nach Zugmeldung den Bahnübergang sperrt. Wo vor dem Übergang ein Hauptsignal steht, ist es häufig derart mit der Anlage verknüpft, dass diese die Straße gesperrt haben muss, ehe das Signal auf Fahrt gestellt werden kann.

Der Zug selbst schaltet die zuggesteuerten Anlagen durch Befahren von Gleisschaltmitteln ein. Die ordnungsgemäße Funktion wird im Prinzip nach zwei alternativen Grundsätzen überwacht:

Die eine Art – vorwiegend eingesetzt auf Nebenbahnen bis 120 km/h - prüft sich nach dem Einschalten selbst und meldet über ein Überwachungssignal an den Lokführer des sich nähernden Zugs, dass sie ordnungsgemäß eingeschaltet hat. War diese Prüfung nicht erfolgreich, fehlt das Signal und der Zug hat ausreichend Abstand, um vor dem Übergang zu halten.

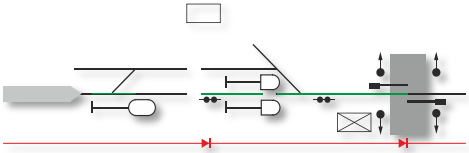
Die andere Art – vorwiegend auf Hauptbahnen - prüft sich permanent und besteht aus redundanten Komponenten. Sie ist so verlässlich konzipiert, dass sie einem benachbarten, „fernüberwachenden“ Fahrdienstleiter nur kontinuierlich melden muss, dass sie ordnungsgemäß einschalten wird. Ein Bahnübergangssignal für den Lokführer gibt es dort nicht. Günstig ist das vor allem für den Straßenverkehr, denn der Zug muss nicht potentiell zu Halten gebracht werden. Damit ist die Einschaltstrecke kürzer und der Überweg wird nicht so lange gesperrt.

Ein Sonderfall ist die lokführerüberwachte Anlage mit optimierter Einschaltstrecke, die im Grunde so verlässlich wie eine fernüberwachte Anlage konzipiert ist, also ohne eingeschaltet zu sein signalisiert, dass sie den Übergang sperren wird. Die Einschaltstrecke und damit die Sperrzeit am Überweg lässt sich entsprechend verkürzen.



Itinerošaltata signalilogardata paseja instalaĵo
Signalgesteuerte hauptsignalüberwachte Bü-Sicherungsanlage

tial devas esti diverse funkcipretigitaj. Pro la komplikaj kaj de la regeja tipo dependaj ŝaltcirkvitoj ĝis nun en tiaj kazoj oni preferis konstrui itinero-ŝaltatajn kaj signalilo-gardatajn instalajojn, kiujn la regejo traktas kiel itineroelementojn. La ĉefsignalilo ĉe la komenco de la itinero tiam nur estas ŝanĝebla al indiko veturpermesa, kiam la pasejo estas sekurigita. Ĉar jam la antaŭsignalilo decidas pri la flua veturo, tiun ŝalt- kaj gardoprincipon karakterizas longaj barotempoj por la stratotrafiko. Tiaspecaj pasejoj zorgas tial por konstantaj konfliktoj kun la komunumoj kaj la gazetaro.

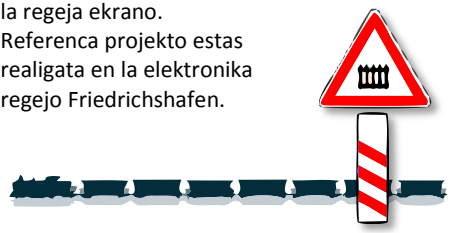


Trajnoŝaltata itinerogardata paseja instalaĵo
Zuggesteuerte fahrstraßenüberwachte Bü-Sicherungsanlage

La de DB-Netz nove evoluigita regeja interfaco “SCI-LX” (norma komunika interfaco por traknivelaj pasejoj) por la adapto al elektronikaj regejoj ne nur solvas la problemaron de la funkcipreteco de entrakaj ŝaltiloj, sed ebligas la same novevoluigitan “itineran gardoprincipon” por pasejaj instalaĵoj. Per elekto de itinero estas kaj aktivigataj la koncernataj entrakaj ŝaltiloj kaj kontrolata la ŝaltpreteco de la instalaĵo.

La gardokomponanto, kiun la trajntrafikestro devas kontroli antaŭ permesi trajnveturon, tiel povas malaperi. Misfunkcioj malebligas veturpermesan indikon per la protektanta ĉefsignalilo kaj estas klarigataj per teksto sur la regeja ekrano.

Referenca projekto estas realigata en la elektronika regejo Friedrichshafen.



Guido Brandenburg

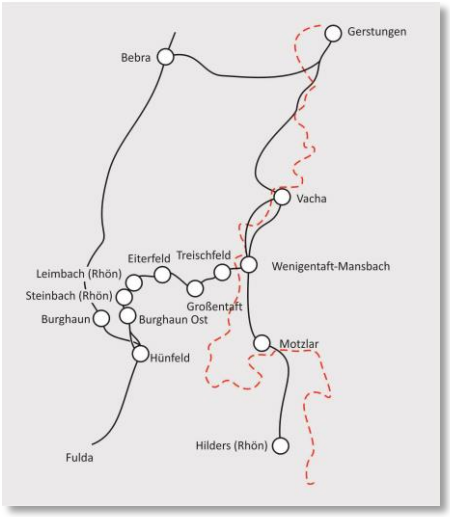
Wo Bahnübergänge in Bahnhofsnähe liegen, sind Abhängigkeiten vom Stellwerk erforderlich, da die Einschaltstrecken in den Bahnhof hineinreichen und daher mehrere Fahrwege möglich sein können, Züge eventuell in der Einschaltstrecke halten und mit Rangiertätigkeit zu rechnen ist. Die Gleisschaltmittel müssen deshalb unterschiedlich wirksam geschaltet werden. Wegen der komplizierten und von der Stellwerksbauform abhängigen Sonderschaltungen zog man es in solchen Fällen bislang vor, signalgesteuerte und hauptsignalabhängige Anlagen zu bauen, die das Stellwerk wie Bestandteile des Fahrwegs behandelt. Das Hauptsignal am Beginn dieses Fahrwegs ist erst dann auf Fahrt zu stellen, wenn der Übergang gesichert ist. Da bereits das Vorsignal über die flüssige Fahrt entscheidet, charakterisieren diese Steuerungs- und Überwachungsart sehr lange Einschaltstrecken und entsprechend lange Sperrzeiten für den Straßenverkehr. Derartige Überwege sorgen für daher für ständige Konflikte mit den Kommunen und der Presse.

Die von der DB-Netz neuentwickelte Stellwerksschnittstelle „SCI-LX“ (Standardkommunikationsschnittstelle für Bahnübergänge) für die Anpassung an elektronische Stellwerke löst nun nicht nur die Problematik der Wirksamkeit der Gleisschaltmittel zuggesteuerter Anlagen, sondern ermöglicht die ebenfalls neuentwickelte „Fahrstraßenüberwachung“ der Bahnübergangsanlage. Mit der Einstellung der Fahrstraße werden sowohl die beteiligten Gleisschaltmittel aktiviert, als auch die Einschaltbereitschaft der Anlage geprüft. Die Fernüberwachungseinrichtung, die der Fahrdienstleiter vor Zulassen der Zugfahrt prüfen muss, kann damit entfallen. Störungen verhindern die Fahrtstellung des deckenden Hauptsignals und werden durch einen Text auf dem Stellwerksmonitor erläutert.

Das Referenzprojekt wird im ESTW Friedrichshafen realisiert.

(trad. Brandenburg)

Iama fervojo tra la "keglo-ludo" al Turingio



Tiu ĉi linio komenciĝis en Hünfeld/Hesio kaj ekzistis ekde 1906 ĝis 1945, parto ĝis en la naŭdekaj jaroj de la pasinta jarcento. Ĝi havis longon de ĉ. 26 km kaj estis unutraka. Tamen oni estis planinta, ĝin fari dutraka kaj jam preparinta la terenon por la dutrakigo. Ĝi estis projektita kiel pretera vojo por la tre forte uzita nord-sud-linio de Hamburgo al Fulda kaj plue. La finstacio en la direkto al Turingio estis Wenigentaft-Mansbach[1] (W.-M.), kie ĝi estis alkroĉata al la linio de Vacha al Hilders, do al la Ulster-Fervojo. Krome finiĝis en W.-M. la Wenigentaft-Oechsener-Fervojo, etŝpura linio, kiu servis por minejo-transportoj.

La fino de la Dua Mondmilito komplikigis tie la situacion. La vilaĝo Mansbach situis en Hesio, dum la vilaĝo Wenigentaft – kun la komuna stacio – troviĝis en Turingio, do en la soveta zono. Post la okupo de Turingio en Julio 1945 la sovetaj oficialuloj ne plu permesis la daŭrigon de la veturoj inter ambaŭ landoj, kvankam la linio ne estis damaĝita.

Eine ehemalige Bahn durch das „Kegelspiel“ nach Thüringen

Diese Strecke begann in Hünfeld/Hessen und existerte von 1906 bis 1945, ein Teil bis in die Neunzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts. Sie hatte eine Länge von etwa 26 km und war eingleisig. Man hatte jedoch geplant, sie zweigleisig zu machen, und das Gelände für die Zweigleisigkeit bereits vorbereitet. Sie war ausgelegt als Umleitungsverbindung für die sehr stark belastete Nord-Süd-Strecke von Hamburg nach Fulda und weiter. Der Endbahnhof in Richtung Thüringen war Wenigentaft-Mansbach[2] (W.-M.), wo sie mit der Strekke von Vacha nach Hilders, also mit der Ulster-Bahn verknüpft wurde. In W.-M. endete außerdem die Wenigentaft-Oechsner-Bahn, eine Schmalspur-Bahn, die für Zechentransporte diente.

Das Ende des Zweiten Weltkrieg komplizierte dort die Situation. Das Dorf Mansbach lag in Hessen, während das Dorf Wenigentaft – mit dem gemeinsamen Bahnhof - sich in Thüringen befand, also in der sowjetischen Zone. Nach der Besetzung Thüringens im Juli 1945 erlaubten die sowjetischen Offiziellen die Fortsetzung der Fahrten zwischen beiden Ländern nicht mehr, obwohl die Strecke nicht beschädigt war.

Im westlichen Abschnitt nahm man den Verkehr im August 1945 wieder auf. Der letzte Bahnhof in Hessen war Treischfeld. Die ehemalige DR(West) stellte hinter dem Bahnhof Schadwagen ab, weil Treischfeld jetzt als Endhaltestelle diente. Über die Jahre ließ der Verkehr nach – einerseits wegen der Zunahme des Autoverkehrs, andererseits aber auch, weil einige Bahnhöfe aus topografischen Gründen in großer Entfernung von den Dörfern lagen. Beispiele sind Steinbach (Rhön), Leimbach (Rhön) und Eiterfeld. Letzterer lag sogar im Nachbardorf Leibolz. Es geschah wie

[1]) „Taft“ estas rivereto fluanta orienten al Ulster, kiu siaflanke desude enfluas Werra.

[2]) Die „Taft“ ist ein Bach, der nach Osten der Ulster zufließt, welche ihrerseits von Süden her in die Werra mündet.



La stacidomo de Wenigentaft-Mansbach 1988
Der Bahnhof von Wenigentaft-Mansbach 1988

En la okcidenta sekcio oni rekomencis la trafikon en Aŭgusto 1945. La lasta stacio en Hesio estis Treischfeld. La tiama DR (okc.) starigis difektitajn varvagonojn post la stacio, ĉar Treischfeld nun servis kiel finhaltejo.

Dum la jaroj la trafiko malmultiĝis – unuflanke pro la kreskado de la aŭtotrafiko, sed aliflanke ankaŭ ĉar kelkaj stacioj pro topografiaj kaŭzoj situis en granda distanco de la vilaĝoj. Ekzemploj estas Steinbach (Rhön), Leimbach (Rhön) kaj Eiterfeld. La lasta eĉ situis en apuda vilaĝo Leibolz. Okazis kiel ofte en similaj kazoj: La okcidenta fervojo reduktis la nombron de la trajnoj, anstataŭis kelkajn per aŭtobusoj, poste ne plu priservis la stacion Treischfeld kaj post tio nur ankoraŭ aranĝis vartrafikon ĝis Eiterfeld. Ankaŭ tiu ĉesis, kaj oni malmuntis la trakojn, forvendis la staciojn kaj poste uzis la traceon kiel vojon por biciklantoj kaj piedirantoj. Tio okazis en la jaro 2006.

La traceo de la „Kegloluda Fervojo“ kondukis norden apud la linio al direkto Bebra. Pro tio kiel unua post Hünfeld ekzistis la aparta stacio „Burghaun Ost“ apud la (alia) „Burghaun“. En Großentaft stacio kaj vilaĝo estis najbaraj. Ankoraŭ hodiaŭ ekzistas tie la nomŝildo sur la stacia konstruaĵo - kun eta ortografia eraro („Grossentaft“ anstataŭ „Großentaft“). Pri la ŝildo historieto rakontas, ke post la ĉesigo de la fervoja trafiko ĝi estis malmuntata kaj atingis iamaniere pulobazaron, kie la posta aĉetanto de la stacia konstruajo ĝin vidis, aĉetis kaj denove muntis je la traka flanko, tiel oft in ähnlichen Fällen: Die westliche Eisenbahn verminderte die Zahl der Züge, ersetzte einige durch Autobusse, bediente später den Bahnhof Treischfeld nicht mehr und richtete danach bis Eiterfeld nur noch Güterverkehr ein. Auch dieser endete, und man baute die Gleise ab, verkaufte die Bahnhöfe und nutzte später die Trasse für Radfahrer und Fußgänger. Das geschah im Jahr 2006.

Die Trasse der „Kegelspiel-Bahn“ führte neben der Strecke Richtung Bebra zuerst nach Norden. Deshalb gab es als ersten nach Hünfeld den gesonderten Bahnhof „Burghaun Ost“ neben dem (anderen) „Burghaun“. In Großentaft waren Bahnhof und Dorf benachbart. Noch heute gibt es dort das Namensschild auf dem Bahnhofsgebäude – mit einem kleinen Rechtschreibfehler („Grossentaft“ statt „Großentaft). Über das Schild erzählt eine kleine Geschichte, dass es nach der Einstellung des Eisenbahnbetriebs abgebaut wurde und irgendwie auf einen Flohmarkt kam, wo der spätere Käufer es sah, kaufte und es auf der Gleisseite wieder anbrachte, so dass man auch heute noch lesen kann, dass das Haus einmal ein Bahnhof war.



La stacidomo de Wenigentaft-Mansbach 1990
Der Bahnhof von Wenigentaft-Mansbach 1990

Die gewählte Trasse hatte für die Eisenbahn den Vorteil, dass die Strecke in den Bahnhof Hünfeld einmündete, ohne den nördlichen Verkehr zu stören, weil sie diese Strecke mit einer Brücke überquerte. Die Pfeiler, die heute noch existieren, habe ich gesehen, als ich auf dem Weg zum DEK in Erfurt Pfingsten 2014 mit dem ICE den Bahnhof Hünfeld duch-

ke ankaŭ hodiaŭ oni povas legi, ke la domo estis iam fervoja stacidomo.

La elektita traceo por la fervojo havis la avantaĝon, ke la linio eniris la stacion de Hünfeld sen ĝeno de la norda trafiko, ĉar ĝi transpasis tiun linion pere de ponto. La pilierojn, kiuj ankoraŭ hodiaŭ ekzistas, mi vidis, kiam mi – veturante al la GEK en Erfurt dum pentekosto 2014 - trapasis per ICE la stacion Hünfeld. Vizitinte ĉiujn staciojn inkluzive la finstacion en majo 2014 mi opinias la rekonstruon de tiu linio tre malverŝajna.

La orienta DR ekspluatadis la trakon de Vacha ĝis Motzlar tra W.-M., kiu kelkloke tuŝis ankaŭ heslandan teritorion. La limfortigo 1952 ĉesigis la trafikon kaj decidis ankaŭ la sorton de la stacio de W.-M. Ĉiuj trakoj estis malmuntataj sur la orienta teritorio. 1988, kiam ni vizitis la regionon, ni vidis la stacidomon tra la pikildrato apud la limo. Hodiaŭ la arboj ankaŭ tie kreskis. La konstruaĵo de la sama punkto nur malfacile estas videbla, sed nun feliĉe atingebla. Ankaŭ ĝi nun servas kiel loĝdomo. Interese estis, ke la dua regejo (Wn) de la stacio situis jam en Heslando. Post la ĉesigo de la trafiko ĝi kadukiĝis kaj estis fine malmuntata flanke de la komunumo. La taluso je la orienta flanko, do de la iama limo gis W.-M. ne plu ekzistas. Sed por la nunaj uzantoj de la traceo en la jaro 2006 oni konstruis novan biciklo-ponton. Dum nia vizito en Majo 2014 estis ankoraŭ evidente, ke oni estis antaŭpreparinta iam la dutrakigon.

Kuriozaĵo je la rando: Post Treischfeld, proksime al W.-M. je la iama limo, situis la muelejo „Buchenmühle“ (faga muelejo). La bakejo de ĝi, la puto kaj la loĝejo troviĝis en Turingio kaj la muelejo mem en Heslando. Do la limo trairis la posedaĵon. En somero 1952 la muelisto kaj la familio haste devis forlasi la loĝejon kaj translokiĝis en la muelejon. La orienta administracio konstruis pikildraton inter ambaŭ partoj kaj ne plu ebligis al la muelista familio, prizorgi la tutan posedaĵon. Poste oni malkonstruis loĝdomon kaj bakejon. Hodiaŭ, kiam la pikildrato ja estas for, oni povas promeni inter ambaŭ partoj kaj admiri la limŝtonon el la fuhr. Nachdem ich alle Bahnhöfe einschl. des Endbahnhofs im Mai 2014 besucht habe, halte ich den Wiederaufbau dieser Strecke für sehr unwahrscheinlich.



La stacidomo de Wenigentaft-Mansbach 2014
Der Bahnhof von Wenigentaft-Mansbach 2014

Die östliche DR nutzte das Gleis von Vacha bis Motzlar durch W.-M. aus, welches stellenweise auch hessisches Gebiet berührte. Die Grenzbefestigung 1952 beendete den Verkehr und entschied auch über das Schicksal des Bahnhofs W.-M. Auf östlichem Gebiet wurden alle Gleise abgebaut. 1988, als wir die Gegend besuchten, sahen wir das Bahnhofsgebäude durch den Stacheldraht an der Grenze. Heute sind auch dort die Bäume gewachsen. Das Gebäude ist von selben Punkt aus nur schwer zu sehen, nun aber glücklicherweise erreichbar. Auch dieses dient heute als Wohnhaus. Interessant war, dass das zweite Stellwerk (Wn) des Bahnhofs schon in Hessen lag. Nach der Einstellung des Verkehrs verfiel es und wurde schließlich von der Gemeinde abgebaut. Den Damm auf der östlichen Seite, also von der ehem. Grenze bis W.-M. gibt es nicht mehr. Für die jetzigen Nutzer der Trasse hat man im Jahr 2006 eine neue Fahrradbrükke gebaut. Während unseres Besuchs im Mai 2014 war noch offenbar, dass man die Zweigleisigkeit vorbereitet hatte.

Eine Merkwürdigkeit am Rande: Hinter Treischfeld, nahe W.-M. lag die „Buchenmühle“. Die zugehörige Bäckerei, der Brunnen und die Wohnung befanden sich in Thüringen und die Mühle selbst in Hessen. Die Grenze durch-

fora tempo inter ambaŭ landoj .
La eble stranga esprimo por la iama fervojo kaj nuna vojo por biciklantoj kaj piedirantoj devenas de la montareta ĉeno, kiu portas tiun nomon.

Fontoj/Quellen:

a) Grenze über Deutschlands Schienen 1980, Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg *)
b) Die innerdeutsche Grenze und der Schienenverkehr, 1997, Ritzau KG, Pürgen.
c) Eisenbahnen in Hessen, Band 2.2, Nr 098; 2005.
d) Artikel/Artikolo aus/el Zeitschrift DB: "Eisenbahnen im hessisch-thüringischen Grenzgebiet"; Jahn.

querte also den Besitz. Im Sommer 1952 mussten der Müller und seine Familie hastig die Wohnung verlassen und zogen in die Mühle um. Die östliche Verwaltung baute einen Stacheldraht zweischen beiden Teilen auf und ermöglichte der Müllersfamilie nicht mehr, den gesamten Besitz zu versorgen. Später brach man Wohnhaus und Bäckerei ab. Heute, seitdem der Stacheldraht fort ist, kann man zwischen beiden Teilen spazieren und den Grenzstein aus vergangener Zeit zwichen beiden Ländern bewundern.
Der vielleicht sonderbare Ausdruck für die ehemalige Eisenbahn und den heutigen Rad- und Fußweg rührt von einer Bergkette her, die diesen Namen trägt.

*) Sur la titolpago de tiu libro prezentigas la stacidomo de W.-M. kiel ĝi aspektis, kiam oni fotis ĝin tra la pikildrato el la okcidento.
Auf der Titelseite dieses Buchs stellt sich das Bahnhofsgebäude von W.-M. vor wie es ausgesehen hat, wenn man es durch den Stacheldraht von der Westen fotografierte.

Walter Ullmann (trad. Brandenburg)

Ĉu ni revidos nin en Festenburg?

Kun la Oktobro proksimiĝas ankaŭ la jarkunveno de GEFA. Invitas ne nur agrabla loko kun grandioza pejzaĝo, sed certe ankaŭ interesa faka kaj turisma programo. La ĉijara organizanto Karl-Heinz Marzahn informas, ke ankoraŭ estas restintaj liberaj lokoj.



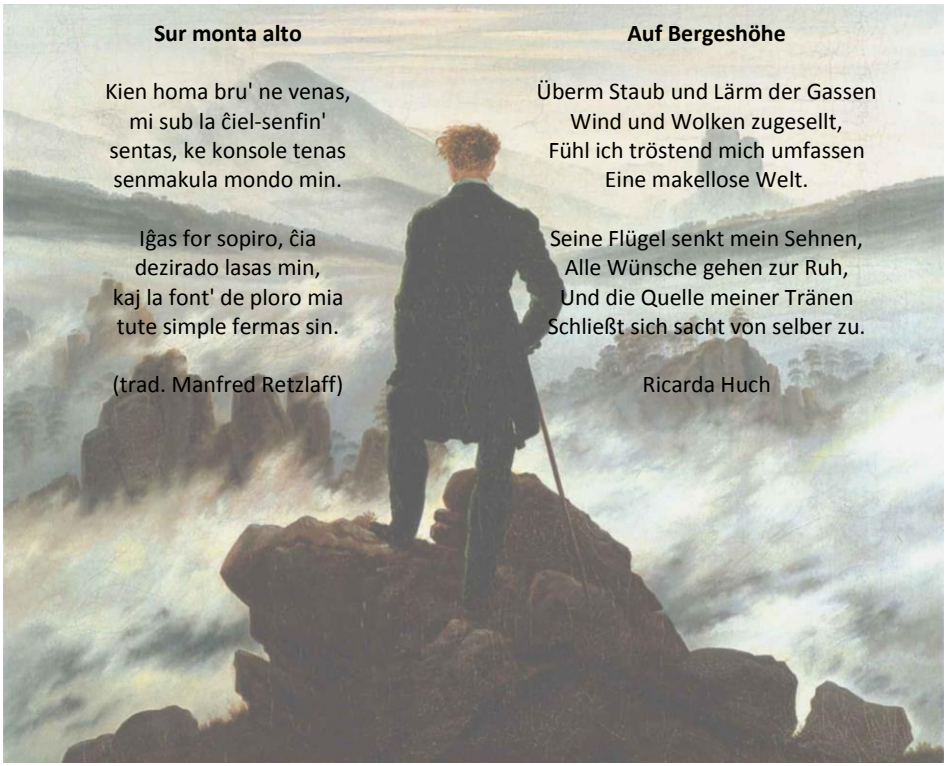
Wald- und Sporthotel Festenburg (Foto: BSW)

Ĝuu la ofertojn de la gastigantoj, revidu geamikojn, interkonatiĝu kun la partoprenantoj de la enkonduka Esperanto-kurso kaj montru, ke la Internacia Lingvo funkcias!
Kiu ankoraŭ ne decidis: Aliĝu retpoŝte! Sendu nomon, adreson de vi (por unulita) kaj laŭbezone partnero aŭ parterino (por dulita ĉambro) al la redakcia adreso: **fervoja.esperantisto@t-online.de**

Sehen wir uns in Festenburg?

Mit dem Oktober nähert sich auch das Jahrestreffen der GEFA. Es lädt nicht nur ein angenehmer Ort mit einer großartigen Landschaft ein, sondern sicherlich auch ein interessantes fachliches und touristisches Programm. Der diesjährige Organisator Karl-Heinz Marzahn informiert, dass noch freie Plätze übrig geblieben sind.
Genießt die Angebote der Gastgeber, seht Freundinnen und Freunde wieder, macht euch mit den Teilnehmern des Esperanto-Einführungskurses bekannt und zeigt, dass die Internationale Sprache funktioniert!
Wer sich noch nicht entschieden hat: Meldet euch per EMail an! Sendet Namen, Adresse von dir (für ein Einbett-) und deinem Partner oder deiner Partnerin (für ein Zweibettzimmer) an die Redaktionsadresse: **fervoja.esperantisto@t-online.de**





Sur monta alto

Kien homa bru' ne venas,
mi sub la ĉiel-senfin'
sentas, ke konsole tenas
senmakula mondo min.

Iĝas for sopiro, ĉia
dezirado lasas min,
kaj la font' de ploro mia
tute simple fermas sin.

(trad. Manfred Retzlaff)

Auf Bergeshöhe

Überm Staub und Lärm der Gassen
Wind und Wolken zugesellt,
Fühl ich tröstend mich umfassen
Eine makellose Welt.

Seine Flügel senkt mein Sehnen,
Alle Wünsche gehen zur Ruh,
Und die Quelle meiner Tränen
Schließt sich sacht von selber zu.

Ricarda Huch

Kun bedaŭro ni anoncas la morton de niaj fidela membro:

Wilhelm Robert Hill

la 28.06.2015
en aĝo de 91 jaroj

Mit Bedauern zeigen wir den Tod unseres treuen Mitglieds an:

Wilhelm Robert Hill

am 28.06.2015
im Alter von 91 Jahren

Redaktofino por FE 04/2015 estos la 15.11.2015		Redaktionschluss für FE 04/2015 ist 15.11.2015	
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