Fervoja Esperantisto

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

STIFTUNG BSW

Numero 1 Januaro - Marto 2016

Interliga veterano
Rejntranspaso en Svision

Verbindendes Urgestein
Rheinquerung in die Schweiz



La rejnponto ĉe Waldshut (vd. paĝo 6)
(Foto: Wikimedia Chriusha)

Die Rheinbrücke bei Waldshut (s. Seite 6)
(Foto: Wikimedia Chriusha)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Rezultoj de la enketo pri la GEFA jarkunveno	3	Ergebnisse der Umfrage zum GEFA-Jahrestreffen	3
Interliga veterano	6	Verbindendes Urgestein	6
Ronditinero ĉirkaŭ Coburg	8	Umfahrungsstrecke um Coburg	9
El terminologia laboro	10	Aus der Terminologiearbeit	10
La tuta gramatiko sur unu bierfilco?	11	Die ganze Grammatik auf einem Bierdeckel?	11
Marbordo	12	Meeresstrand	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

informi en „sociaj medioj“ – GEA ĝin faras, BSW ĝin faras, IFEF ĝin faras, UEA ĝin faras. La argumento, ke necesas tien iri, kie komunikas la homoj, unuavide estas konvinka. Ĉiu kiu havas mesaĝon al la mondo, ĝin najlas en Facebook al la nigra breto, aŭ skribas ĝin en sian retan taglibron.

La sociaj medioj fariĝis sinonimo por rapida kaj amasa informdistribuo. En Facebook la nombro de aproboj (aŭ levitaj poleksoj) atestu la gradon de atento kaj graveco, kiun la publiko mezuras al unu aparta paĝo – unu paĝo de inter 1,3 miliardoj da registritoj, kiuj tie raportante, respondante kaj komentante zorgas por kontinue ŝvelanta babila bruo kaj kontinue kreskanta kvanto de novaĵoj – anonimaj kaj nekontroleblaj. Pli ol 300 milionoj de Twitter-aplikantoj faras same. La sociaj medioj evoluis al kosmo, kie aperas kaj malaperas kolportitaj historioj pri unuopuloj, mitoj kaj onidiroj pri homgrupoj kaj tutaj popoloj, kosmo kie kumuliĝas rapidaj juĝoj kaj antaŭjuĝoj.

La sistema bredado de mitoj kiel tiu pri la perfortita rusdevena knabino en Berlin, pri azilpetantoj engrupe rabantaj sin tra la magazenoj, pri rifuĝintoj en altmodaj vestaĵoj kaj luksaj hoteloj kaj pri la sistema mensogo en televido kaj gazetaro - ĉio ne estus imagebla sen tiu oportuna bazo. Kiu komence eble ankoraŭ revis pri la saĝeco de la amaso, hodiaŭ devas koncedi, ke novaĵo kaptita antaŭ la buĉista vendotablo estas pli kredinda ol la aktuala sensacio el la sociaj medioj – simple ĉar anonimeco kaj la mankanta kontrolo laŭ gusto permesas mensogon, manipuladon kaj agitadon.

Antaŭ nelonge alvenis kortuŝa apelacio de IFEF al siaj membroj „ŝati“ ĝian Facebook-paĝon.

Liebe Leserinnen und Leser,

Informieren in den “sozialen Medien” – der DEB tut es, BSW tut es, IFEF tut es, UEA tut es. Das Argument, es sei notwendig dorthin zu gehen, wo die Menschen kommunizieren, ist auf den ersten Blick überzeugend. Jeder, der eine Nachricht an die Welt hat, nagelt es in Facebook an das schwarze Brett oder schreibt es in seinen Blog.

Die sozialen Medien sind zum Synonym für schnelle und massenhafte Informationsverteilung geworden. In Facebook soll die Anzahl der „Likes“ (oder erhobenen Daumen) das Maß für die Beachtung und die Wichtigkeit einer einzelne Seite sein – einer Seite von insgesamt 1,3 Milliarden Registrierter, die berichtend, antwortend und kommentierend für ein stetig anschwellendes Raunen und eine kontinuierlich wachsende Menge von Neuigkeiten sorgen – anonym und unkontrollierbar. Mehr al 300 Millionen Twitter-Nutzer machen das gleiche. Die sozialen Medien haben sich zu einem Kosmos entwickelt, in dem kolportierte Geschichten über Einzelne, Mythen und Gerüchte über Menschengruppen und ganze Völker auftauchen und verschwinden, einem Kosmos, wo sich schnelle Urteile und Vorurteile häufen.

Das systematische Heranbilden vom Mythen, wie das von dem vergewaltigten russischstämmigen Mädchen in Berlin, von Asylbewerbern, die sich in Gruppen durch die Supermärkte stehlen, von Flüchtlingen in Haute Couture und Luxushotels und vom systematischen Lügen in Fernsehen und Zeitungen - alldas wäre nicht vorstellbar ohne diese zweckdienliche Basis. Wer anfangs möglicherweise noch von der Weisheit der Masse geträumt hat, muss heute zugestehen, dass eine Neuigkeit, die vor dem Schlachtertheke aufgeschnappt wurde, glaubwürdiger ist als die aktuelle Sensation aus den sozialen Medien – einfach weil Anonymität und fehlende Kontrolle es gestatten nach Gusto zu lügen, zu manipulieren und zu hetzen.

Kürzlich kam ein herzergreifender Appell der IFEF an seine Mitglieder, ihre Facebook-Seite

Tute sincere: Mi ne opinias subtenenda tiun iniciaton kaj rekomendas anstataŭ kontribui al la bruado en la ĝisoste diskreditita sociaj medioj prefere investi tempon kaj fantazion en zorge konceptitajn kaj aktualajn retpaĝojn.



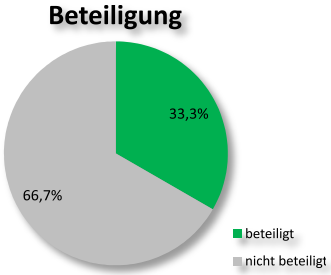
Salutas vin
Guido Brandenburg

zu „liken".
Ganz ehrlich: Ich halte die Initiative nicht für unterstützenswert und empfehle, statt zu dem Lärm in den bis auf die Knochen diskreditierten sozialen Medien beizutragen, lieber Zeit und Phantasie in sorgsam konzipierte und aktuelle Internetseiten zu investieren.

Es grüßt euch
Guido Brandenburg

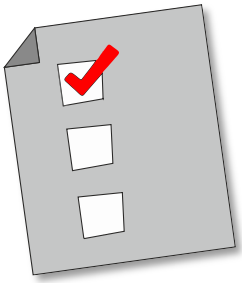
Lingvo kaj apliko
Rezultoj de nia enketo pri la GEFA-jarkunveno

Kiel fari la jarkunvenon pli interesa kaj alloga por la GEFA-membroj, estis unu el la demandoj, kiun ni kiel ĉeestantoj en Festenburg ne povis kontentige respondi. Por tio necesis alparoli ankaŭ kaj precipe la forestantojn. Ni tial en Decembro de la pasinta jaro alskribis vin per ret- aŭ paperpoŝto kaj sendis enketilon kun la peto pijuĝi dek diversajn aspektojn de la aranĝo.
La reago entute signalis, ke nur minoritato interesiĝas pri tiu temo kaj ke por la plimulto la bezono de persona interkomuniko kun Esperanto-parolantoj aŭ ne ekzistas aŭ estas kontentigata je aliaj okazoj.



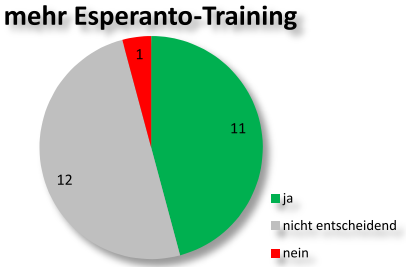
La ricevitaj respondoj parolas por vasta kontenteco pri la nuna stato.
La kostoj de la aranĝo nenie estis kritikataj. La partoprenantoj agnoskas, ke dank' al subteno de la fondaĵo BSW GEFA povas limigi ilin sur malalta nivelo.

Sprache und Anwendung
Ergebnisse unserer Umfrage zum GEFA-Jahrestreffen

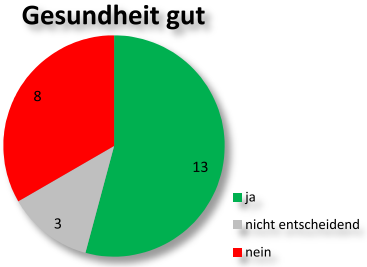


Wie das Jahrestreffen für die GEFA-Mitglieder interessanter und anziehender gemacht werden kann, war eine der Fragen, die wir Anwesenden in Festenburg uns nicht zur Zufriedenheit beantworten konnten. Dafür war es notwendig, auch und vor allem die Abwesenden anzusprechen.
Wir hatten euch deshalb im Dezember vergangenen Jahres über EMail oder Papierpost angeschrieben und einen Fragebogen mit der Bitte geschickt, zehn verschiedene Aspekte der Veranstaltung zu bewerten.
Die Reaktion insgesamt hat signalisiert, dass nur eine Minderheit sich für dieses Thema interessiert und dass für die Mehrheit das Bedürfnis nach persönlicher Kommunikation mit Esperanto-Sprechern entweder nicht existiert oder bei anderen Gelegenheiten befriedigt wird. Die erhaltenen Antworten sprechen für eine weitgehende Zufriedenheit mit dem Status Quo.
Die Kosten der Veranstaltung werden nirgens kritisiert. Die Teilnehmer erkennen an, dass dank der Unterstützung der Stiftung BSW die

La alvojaĝo ĝenerale ne estas rigardata kiel problemo. La ŝanĝo de la loko ankaŭ al pli foraj lokoj de Germanio estas akceptata.
La akcentoj de programo estis taksataj relative senemocie: Turismo ĝenerale ne estas decida. La grupo por kiu ĝi gravas majoritate ne volas vastigon. Simile estas rilate la fervojfakajn aspektojn.

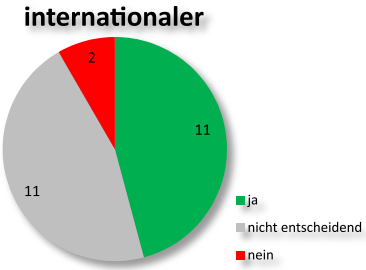


Atentinda estas la rango de la lingvotrejnado. La enkonduka kurso, de Bodo Ehrlich kaj D-ro Wolfgang Günther okazigita unuafoje en kadro de la jarkunveno 2014 en Bad Salzuflen, por la paroprenantoj evidente estis tre bonvena. Preskaŭ ĉiuj, kiuj taksas ĝin grava elemento de la renkontiĝo deziras plivastigon de tiu oferto. La deziro praktiki la lingvon ankaŭ trabrilas en la respondoj pri internacieco. Preskaŭ la duono de la voĉdonintoj pledas por partopreno de (pliaj) eksterlandaj gastoj.
Pri mankanta libertempo plendas preskaŭ neniu. Longecon de la aranĝo kaj lokigon en la kalendaro la plimulto aprobas.



Kun bedaŭro ni devas konstati, ke al triono de la respondintoj la sanstato malpermesas la partoprenon en la renkontiĝoj. Des pli nin ĝojigas ilia fideleco kaj la daŭranta intereso pri niaj aktivecoj.

GEFA sie auf ein niedriges Niveau begrenzen kann.
Die Anreise wird im wesentlichen nicht als Problem angesehen. Der Wechsel des Orts auch an entlegenere Stellen Deutschlands wird akzeptiert.
Die Schwerpunkte des Programms werden relativ gleichmütig bewertet: Tourismus ist im allgemeinen nicht entscheidend. Die Gruppe, für die er wichtig ist, möchte keine Erweiterung. Ähnlich ist es mit den eisenbahnfachlichen Aspekten.
Beachtenswert ist der Rang des Sprachtrainings.
Der Einführungskurs, von Bodo Ehrlich und Dr. Wolfgang Günther erstmalig im Rahmen des Jahrestreffen 2014 in Bad Salzuflen durchgeführt, war den Teilnehmern offenbar sehr willkommen. Fast alle, die es als wichtiges Element des Treffens ansehen, möchten eine Ausweitung dieses Angebots.
Der Wunsch, die Sprache zu praktizieren scheint auch in den Antworten zur Internationalität durch. Fast die Hälfte der Beteiligten sprechen sich für die Teilnahme von (mehr) ausländischen Gästen aus.



Über fehlende Freizeit beklagt sich fast niemand. Der Länge der Veranstaltung und der Plazierung im Kalender stimmt die Mehrheit zu.
Mit Bedauern müssen wir feststellen, dass einem Drittel der Umfrageteilnehmer der Gesundheitszustand die Beteiligung an den Treffen verbietet. Umso mehr freuen wir uns über ihre Treue und das andauernde Interesse an unserer Arbeit.

La registritaj opinioj montras certagradan koincidon kun la sugesto de la laborgrupo pri internaj rilatoj de IFEF, “stimuli la kontaktojn inter la naciaj asocioj“ kaj la atentigo, ke „la ĉeesto de eksterlandaj gastoj dum jarkunvenoj estas plej bona kondiĉo por esperante paroligi la partoprenantojn.“
La opinioj estas interpretendaj kiel komisio al nia asocio klopodi pri organizo de du- aŭ multlateraj aranĝoj kun najbaraj asocioj de fervojaj esperantistoj - nelaste ankaŭ por kumuli la fortojn de malabunde disponeblaj aktivuloj.

Die verzeichneten Meinungen zeigen eine gewisse Übereinstimmung mit der Anregung der Arbeitsgruppe für innere Beziehungen der IFEF, „die Kontakte zwischen den nationalen Verbänden zu stimulieren“ und dem Hinweis, dass „die Anwesenheit ausländischer Gäste bei den Jahrestreffen die beste Voraussetzung dafür ist, die Teilnehmer Esperanto sprechen zu lassen.“
Die Meinungen sind als Auftrag an unsere Vereinigung zu interpretieren, sich um die Organisation bi- oder multilateraler Veranstaltungen mit benachbarten Verbänden von Eisenbahner-Esperantisten zu bemühen – nicht zuletzt auch, um die Kräfte der spärlich verfügbaren Aktiven zu bündeln.



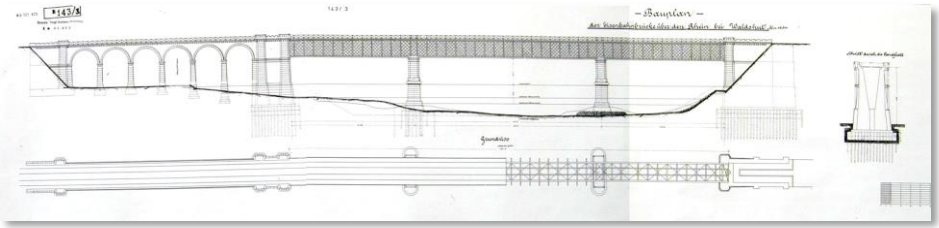
Guido Brandenburg (trad. Brandenburg)

Beteiligung		33,3%		
		ja	nein	nicht entscheidend
nicht zu teuer		62,5%	0,0%	37,5%
gut erreichbar		50,0%	4,2%	45,8%
mehr Tourismus		20,8%	29,2%	50,0%
mehr Eisenbahnfachliches		16,7%	20,8%	62,5%
mehr Esperanto-Training		45,8%	4,2%	50,0%
mehr Freizeit		4,2%	29,2%	66,7%
internationaler		45,8%	8,3%	45,8%
lang genug		50,0%	8,3%	41,7%
Zeitfenster i.O.		41,7%	12,5%	45,8%
Gesundheit gut		54,2%	33,3%	12,5%

La rezultoj de la membro-enketo pri la GEFA-jarkunveno / Die Ergebnisse der Mitgliederumfrage zum GEFA-Jahrestreffen

Interliga veterano
Rejntranspaso en Svision

Verbindendes Urgestein
Rheinquerung in die Schweiz



Konstrua desegnaĵo pri la rejnponto de Waldshut / Konstruktionszeichnung der Rheinbrücke von Waldshut
(Foto: WikiMedia Chriusha)

Kiam la linia konstruejo por la fervojo kondukanta de la urbo Mannheim al la sudo atingis en la jaro 1856 la urbon *Waldshut*, kiu situas ĉe la svisa landlimo, la membroj de la urba konsilantaro senprokraste interkonsentis kun la Badena Ŝtata Fervojo kaj la Svisa Nordorienta Fervojo (la nuna Svisa Federacia Fervojo) la konstruon de la unua limtranspaŝa fervoja linio. Tiucele devis esti fermata breĉo inter la urbo Waldshut *(sur la germana flanko)* kaj la vilaĝo Turgi *(sur la svisa flanko)*.
La Badena konstrukonsilanto Robert Gerwig planis kaj konstruigis la por du trakoj koncepti-tan sed ĝis hodiaŭ unutrakan framskeletan ponton kun longo de entute cent naŭdek metroj trans la Rejnon. La kvin metrojn altan konstruaĵon sur la svisa flanko sekvas masonita viadukto kun ses volboj sur la svisa flanko kaj sur la germana flanko digo kun betona ponto super la aŭtovojo E54. La kestoforma superkonstruaĵo de la rejnponto konsistas el densmaŝa kradtraba framskeleto el pudlofero. Vertikale estis enmuntataj framskeletaj ĉefapogiloj altaj 5,10 metrojn kun aksdistanco de 4,95 metroj. La vertikalaj fostoj estis faritaj el nititaj angulprofiloj kaj la diagonalaj ŝtreboj estis konstruataj el plataj ferprofiloj kaj kunvelditaj en la kruciĝopunktoj. La tiel sur la flanko de Waldshut muntita superkonstruaĵo por la instalo estis movata pere de helpaj jugoj kaj lignaj konstrubekoj sur rulvojoj. La dekkvar metrojn altaj pilieroj el naturaj ŝtonoj kuŝas sur fundamentoj el dek metrojn longaj lignaj fostoj. La pont-konstruaĵo, kiu

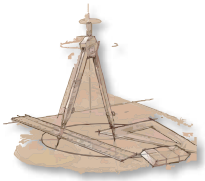
Als der Streckenausbau für die Eisenbahn von Mannheim in Richtung Süden im Jahre 1856 Waldshut erreichte, vereinbarten die Ratsherren umgehend mit den Badischen Staatsbahnen und der Schweizer Nordostbahn (heute Schweizerische Bundesbahnen) den Bau der ersten grenzüberschreitenden Bahnstrecke. Dazu musste zwischen Waldshut und dem 17 km entfernten Turgi eine Lücke zischen den bestehenden Bahnlinien geschlossen werden.
Der badische Baurat Robert Gerwig entwarf und baute die für zwei Gleise ausgelegte, aber bis heute eingleisige Gitterfachwerkbrücke mit einer Gesamtlänge von 190 m über den Rhein. An das rund 5 m hohe Bauwerk schließt sich auf der Schweizer Seite ein gemauertes Viadukt mit sechs Gewölbebögen und auf deutscher Seite ein Damm mit einer Betonbrücke über die E54 an. Der kastenförmige Überbau der Rheinbrücke besteht aus engmaschig gestaltetem Gitterfachwerk aus Puddeleisen in Längsrichtung des Systems. Vertikal wurden gitterartige Fachwerkhauptträger mit einer Höhe von 5,10 m und einem Achsabstand von 4,95 m eingebaut. Die vertikalen Pfosten wurden aus genieteten Winkelprofilen erstellt und die Diagonalstreben aus Flacheisen gefertigt und in den Kreuzungspunkten miteinander verschweißt. Der so am Waldshuter Ufer in drei Teilen gefertigte Überbau wurde bei der Installation mit Hilfsjochen durch hölzerne Vorbauschnabel auf Rollbahnen bewegt. Auf einer Gründung aus etwa 10 m langen Holzpfählen ruht das Pfahl-

poduone apartenas al la Germana Fervojo (DB) kaj al la Svisa Federacia Fervojo (SBB), estis ekfunkciigata la dekokan de Aŭgusto 1859. Ĝi kostis kvarcent-okdek-kvar mil kaj ducent guldenojn kaj servis dum dekkvar jaroj al la germana-svisa limtrafiko kun la lim-stacio Waldshut. Poste la trajnoj inter Germanio kaj Svisio rulis inter la stacioj Basel SBB kaj Basel Bad Bf.

1967 devis esti reduktata la rapideco de la trajnoj sur la ponto al tridek kilometroj hore. La kaŭzo estis damaĝoj en la konstruaĵo. 1978 estis necesaj ampleksaj kontraŭkorodaj protektolaboroj, kaj dek jarojn pli poste la Germana Fervojo intencis malfunkciigi la linion. Ampleksaj riparaj laboroj fare de la Svisa Federacia Fervojo (SBB) en la jaro 1991 permesis tiam ree plej altan rapidecon de kvardek-kvin kilometrojn hore por antaŭvidebla uzodaŭro de kvardek jaroj. La Svisa Federacia Fervojo transprenis la funkciadon de la linio kaj elektrizis ĝin en la jaro 1999. Ĝi anstataŭigis la malpezajn dizelajn motorvagonojn de la Germana Fervojo per pezaj regionaj trajnoj, kiuj povas transpasi la ponton, sed plue nur kun rapideco de tridek kilometrojn hore. Tiu framskeleta ponto do estas ne nur la unusola fervoja ponto, kiu transpasas la Rejnon post la konstanca lago en sia origina stato, sed ĝi estas kun sia aĝo de pli ol cent kvindek kvin jaroj ankaŭ veterano kaj unika industria monumento.

kopffundament mit 14 m hohen Pfeilern aus Natursteinmauerwerk. Das Brückenbauwerk, das hälftig der DB und der SBB gehört, wurde am 18. August 1859 in Betrieb genommen. Es kostete 484.200 Gulden und diente 14 Jahre dem deutsch-schweizerischen Grenzverkehr mit dem Grenzbahnhof Waldshut. Danach rollten die Züge in der Nord-Süd-Verbindung zwischen Basel SBB und Basel Bad Bf.

1967 musste die Geschwindigkeit der Züge auf der Rheinbrücke Waldshut - Koblenz auf 30 km/h reduziert werden - Grund waren Schäden an der Bausubstanz. 1978 waren umfangreiche Korrosionsschutzmaßnahmen erforderlich und zehn Jahre später beabsichtigte die DB, die Strecke stillzulegen. Umfangreiche Instandsetzungsarbeiten der SBB im Jahr 1991 ließen dann wieder eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bei einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von 40 Jahren zu. Die SBB übernahm die Betriebsführung und elektrifizierte die Strecke 1999. Sie ersetze die leichten DB-Dieseltriebwagen durch schwere Regional-Domino-Züge, die das Brückenbauwerk im S-Bahntakt aber weiterhin nur mit 30 km/h passieren können. Damit ist die Gitterfachwerkbrücke nicht nur die erste Eisenbahnbrücke, die unterhalb des Bodensees im Originalzustand den Rhein überspannt, sondern mit über 155 Jahren ein Urgestein und ein einzigartiges Industriedenkmal.



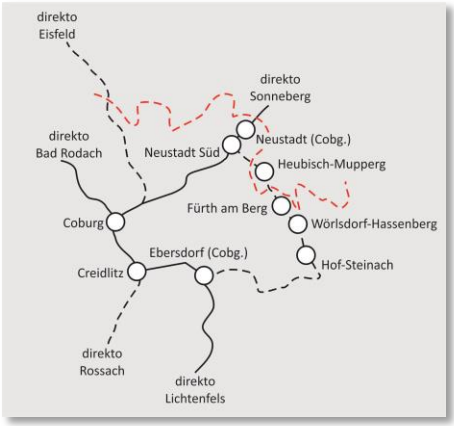
Datoj kaj faktoj:
Konstrukcio: framskeleta ponto
Entuta longeco: 190 m
Spanoj: ĉ. 37,20 m ĝis 54,90 m
Alteco: ĉ. 5 m
Konstruotempo: 1858 ĝis Aŭgusto 1859

Daten & Fakten
Konstruktion: Gitterfachwerkbrücke
Gesamtlänge: 190 m
Stützweiten: ca. 37,20 m bis 54,90 m
Höhe: ca. 5 m
Bauzeit: 1858 bis August 1859

(trad. Retzlaff)

Eisenbahn-Ingenieur 01/2015
(DVV-Eurailpress)

Ronditinero ĉirkaŭ Coburg (Steinachtalbahn)



Vi eble jam legis en FE Nr 3/2015, ke ni feriis 1974 en Coburg. Tie ni vizitis krom la priskribitajn restaĵojn de la fervojo en la valo de la Werra ankaŭ alian fervojan linion, kiu tie estis tuŝita de la germana disdivido. Temas pri la unutraka linio regiona de Coburg tra Ebersdorf (ĉe Coburg) al Neustadt (ĉe Coburg), kiu ĉirkaŭ 4 km kondukis tra la soveta zono resp. la GDR. La ronditinero estis ebla ĝis fino de la mondmilito, ĉar ekzistis ja ankaŭ rekta linio de Coburg al Neustadt, kiu ankoraŭ hodiaŭ estas ekspluatata kaj nun eĉ daŭrigata al Sonneberg. Kiam la sovetaj trupoj eniris laŭkontrakte ankaŭ tiun parton de Turingio, tiu ebleco finis. Inter la orientaj stacioj Fürth am Berg kaj Neustadt Süd trapasis la linio la stacion Heubisch-Mupperg (H.-M.), kiu nun apartenis al la soveta zono.

Post kiam komence de Julio la rusa armeo estis haltiginta trajnon en H.-M, oni decidis fini la linieksploatadon en Fürth am Berg. Dum konferencoj kun ambaŭ fervojoj okazis kelkaj provoj ricevi de la okupanta armeo la permeson por la trapaso. Sed ili estis sensukcesaj. De la bavara flanko oni planis nun konstrui novan linion por ĉirkaŭi la orientgermanan parton, sed la tereno estis ege maloportuna kaj pro tio la kalkulitaj

Umfahrungsstrecke um Coburg (Steinachtalbahn)

Ihr hattet vielleicht schon in im FE Nr. 3/2015 gelesen, dass wir 1974 Urlaub in Coburg gemacht hatten. Wir hatten dort neben den beschriebenen Resten der Werratalbahn auch eine andere Bahn besucht, die von der deutschen Teilung berührt war. Es geht diesmal um die eingleisige Regionalstrecke von Coburg durch Ebersdorf (bei Coburg) nach Neustadt (bei Coburg), die etwa 4 km durch die sowjetische Zone bzw. die DDR führte. Die Umfahrung war bis Ende des Weltkriegs möglich, weil es ja auch eine direkte Strecke von Coburg nach Neustadt gab, die noch heute genutzt wird und nun sogar nach Sonneberg weitergeführt wird. Als die sowjetischen Truppen vertragsgemäß auch diesen Teil Thüringens besetzten, endete diese Möglichkeit.



Restaĵoj de la linio post Fürth am Berg, en direkto al H.-M.
En la fono videblas la bariloj de la limo kaj inter la ŝaloj betulfungoj.
Überbleibsel der Strecke hinter Fürth am Berg in Richtung H.-M.
Im Hintergrund sieht man die Grenzbefestigung und Birkenpilze zwischen den Schwellen
(Foto: Walter Ullmann)

Zwischen den östlichen Bahnhöfen Führt am Berg und Neustadt Süd verlief die Strecke durch den Bahnhof Heubisch-Mupperg (H.-M.), der jetzt zu der sowjetischen Zone gehörte.

Nachdem Anfang Juli die russische Armee einen Zug in H.-M. angehalten hatte, be-

kostoj tre altaj . Do ankaŭ la DB ne plu kredis je la remalfermo kaj pro tio planis aŭtobuslinion por transporti la homojn, sed sen alveturi la lokon H.-M. Oni imagis ankaŭ ŝanĝon de teritorioj, sed la politikaj eblecoj malfavoris tion. Finfine la GDR por la FRG kiel ŝtato ja ne ekzistis. La DR planis dumtempe la veturon de orientgermanaj trajnoj de H.-M. al Sonneberg sen halto en Neustadt. Sed ankaŭ tiu initiato ne sukcesis. Post la plifortigo de la limaj instalaĵoj en la jaro 1952 flanke de la GDR la esperoj al remalfermo falis al nulo kaj en Oktobro 1954 la orientaj instancoj instigis la malmunton de la fervojaj instalaĵoj en kaj ĉirkaŭ H.-M. Malgraŭ tio la DB klopodis ankaŭ poste realigi la konekton kaj metis la temon sur la tagordon ĉe registaraj instancoj kaj ĉe konvenaj aranĝoj, sed sen sukceso. Poste ankaŭ la restinta parto de la linio estis malsatmortigata laŭ konata modelo.

Unue oni ĉesigis la fervojan trafikon ĝis Fürth am Berg kaj finis ĝin en Wörlsdorf-Hassenberg. Poste oni ne plu trajne veturis al tiu loko, sed nur ĝis Hof-Steinach.

La persontrafiko finiĝis entute kaj nur vartrafiko estis konservata. Tiam ĝi spertis la saman sorton.



Iama stacidomo / ehem. Bahnhof Wörlsdorf-Hassenberg
(Foto: Wikimedia Störfix)

Kiam ni estis tie en Junio 1974, ni reveturis al Coburg je 16.44 h de Fürth am Berg. Ni vidis nur malmultajn personoj en la vagonoj. Intertempe ĉiuj trakoj estas formuntitaj. Trajne

schloss man, die Streckennutzung in Fürth am Berg enden zu lassen.

Bei Konferenzen beider Eisenbahnen gab es einige Versuche, die Erlaubnis der Besatzungsarmee für die Durchfahrt zu bekommen. Aber sie waren erfolglos. Von der bayerischen Seite aus plante man nun den Bau einer neuen Linie, um den ostdeutschen Teil zu umgehen, aber das Gelände war sehr ungünstig und die kalkulierten Kosten deshalb sehr hoch. Auch die DB glaubte also nicht mehr an die Wiedereröffnung und plante deswegen eine Buslinie für den Reisendentransport, ohne jedoch den Ort H.-M. anzufahren. Man stellte sich auch einen Gebietstausch vor, aber die politischen Möglichkeiten waren ungünstig. Schließlich existierte für die BRD die DDR ja nicht als Staat.

Die DR sah eine Zeit lang die Fahrt mit ostdeutschen Zügen von H.-M. nach Sonneberg ohne Halt in Neustadt vor. Aber auch dieser Vorstoß scheiterte. Nach der Befestigung der Grenzanlagen durch die DDR im Jahr 1952 sanken die Hoffnungen auf eine Wiedereröffnung auf Null, und im Oktober 1954 veranlassten die östlichen Institutionen den Rückbau der Bahnanlagen in und um H.-M. Trotzdem bemühte sich die DB auch später, die Verbindung zu realisieren und setzte das Thema bei den Regierungsbehörden und bei passenden Veranstaltungen auf die Tagesordnung, aber ohne Erfolg. Später wurde auch der restliche Teil der Strecke nach bekanntem Modell ausgehungert. Erst stoppte man den Eisenbahnverkehr bis Fürth am Berg und endete in Wörlsdorf-Hassenberg. Später fuhr man weiter zu diesem Ort, jedoch nur bis Hof-Steinach.

Der Personenverkehr wurde insgesamt eingestellt, und nur der Güterverkehr aufrechterhalten. Dann ereilte ihn das gleiche Schicksal.

Als wir im Juni 1974 dort waren, fuhren wir um 16.44 Uhr von Fürth am Berg nach Coburg zurück. Wir haben aber nur wenige Personen in den Wagen gesehen.

Inzwischen sind alle Gleise abmontiert. Mit dem Zug kommt man nur noch bis Ebersdorf,

nur ankoraŭ eblas atingi Ebersdorf, ĉar ĝi situas ankaŭ sur alia linio (vidu la mapeton). Nun - pli ol 40 jarojn poste - nenio plu estas videbla de la iama Steinachtalbahn (Fervojo en la valo de la rivereto Steinach).

weil der Ort an einer anderen Strecke liegt (s. Skizze). Nun – mehr als 40 Jahre später – ist nichts von der ehemaligen Steinachtalbahn zu sehen.

Quellen/Fontoj:
Grenze über Deutschlands Schienen, Eisenbahn-Kurier-Verlag 1980.
Die innerdeutsche Grenze und der Schienenverkehr, Ritzau KG 1997.

Walter Ullmann (trad. Brandenburg)

El terminologia laboro:
Trakcio lokomotiva-kondukvagona

Aus der Terminologiearbeit:
Wendezugbetrieb



Duetaĝa IC-trajnkompleto en stacio Leipzig / IC-Doppelstockzugeinheit im Bahnhof Leipzig
(Foto: Wikimedia Ingbife)

Ekde Decembro 2015 trafikas – komence sur *IC*-trajnkurso *Leipzig* (Lepsiko) – *Norddeich* – nova duetaĝa vagontipo nomata *IC2*. Ĉar ankaŭ tiuj vagonaroj estas alterne trenataj kaj puŝadataj fare de lokomotivo, ĉi tie estu menciataj diskuto kaj decido de nia Terminara Sekcio el la jaroj 2011/2012, kiel nomi tian trajnkompleton (lokomotivo + vagonaro) kaj koncernan trakciadmanieron.

Seit Dezember 2015 verkehrt – anfangs im IC-Zuglauf Leipzig – Norddeich - ein neuer Doppelstockwagentyp, genannt IC2. Weil auch diese Wagenzüge durch eine Lok abwechselnd gezogen und geschoben werden, sollen hier Diskussion und Beschluss unserer Fachwörter-Sektion aus den Jahren 2011/2012 erwähnt werden, wie ein solcher Zugverband (Lok + Wagenzug) und die entsprechende

La du tiam pridiskutendaj adjektivoj estis „... trena-puŝada" kaj „... lokomotiva-kondukvagona". Pli multaj kunlaborantoj preferis la duan solvon. Kodukvagono estas vagono kun kondukistejo uzata ĉe kapo de puŝadata vagonaro. Ĉi tiu trakciadmaniero (germane: *Wendezugbetrieb*) estas la plej praktikata en pasaĝertrafiko, se lokomotivo – do ne motorvagono – servas kiel trakciilo. Ĝi ebligas, ke la trajnkompleto en trajnfiniĝa stacio sen manovro de lokomotivo al la alia vagonarkapo povas veturi en ambaŭ direktoj.
Novaĵo estas tiel trakciata determinita nombro (aktuale 5) da artike kombinitaj vagonoj, produktita kiel tutaĵo, anstataŭ kutima vagonaro el ŝanĝebla nombro da solovagonoj.

Heinz Hoffmann

Betriebsweise zu bezeichnen sind. Die zwei damals zu diskutierenden Adjektive waren „... trena-puŝada" und „... lokomotiva-kondukvagona". Mehr Mitarbeiter bevorzugten die zweite Lösung. „Kondukvagono" (Steuerwagen) ist ein Wagen mit Führerraum, benutzt an der Spitze des geschobenen Wagenzuges. Diese Betriebsweise „Wendezugbetrieb" ist die am meisten praktizierte im Reiseverkehr, wenn eine Lok – also nicht ein Triebwagen – als Triebfahrzeug dient. Sie ermöglicht, dass der Zugverband in einem Zugendbahnhof ohne Umsetzen der Lok an das andere Wagenzugende mit normaler Geschwindigkeit in beiden Richtungen fahren kann.
Eine Neuigkeit bei dieser Zugförderung ist eine bestimmte Anzahl (aktuell 5) gelenkig kombinierter Wagen, die als Ganzes produziert wurden, statt eines gewöhnlichen Wagenzuges mit veränderbarer Anzahl Einzelwagen.

(trad. Hoffmann)





La tuta gramatiko sur unu bierfilco?

Kompreneble – inkluzive ekzemplojn!
Kio kun impoŝtodeklaro ne funkciis, por la gramatiko de la Internacia Lingvo estas nenia problemo. La ideo naskiĝis dum kunveno de la Esperanto-Rondo Kassel – supozeble je malfrua horo (post kelkaj bieretoj). La senescepta simpleco de la reguloj estas unu el la decidaj propagandaj argumentoj de la esperantistoj. Per la reguloj grupigitaj sur la areo de bierfilco ili ne nur povas nun liveri la pruvon de tiu aserto, sed ankaŭ materialon por eventuale konvinkaj konversacioj ĉe la regalotablo.
Sur la filco estas notitaj la retadresoj de GEFA kaj de la eldoninto fondaĵo Bahn-Sozialwerk. Kiu interesiĝas pri tiu varbilo, demando ĉe:

Stiftung Bahn-Sozialwerk - Zentrale
Internationaler Vertrieb und FISAIC
Münchener Str. 49
60329 Frankfurt am Main

Guido Brandenburg

Die ganze Grammatik auf einem Bierdeckel?

Selbstverständlich – einschließlich Beispiele!
Was mit der Steuererklärung nicht funktioniert hat, ist für die Grammatik der Internationalen Sprache überhaupt kein Problem. Die Idee wurde bei einem Treffen der Esperanto-Rondo Kassel zur Welt geboren – vermutlich zu später Stunde (nach ein paar Bierchen). Die ausnahmsfreie Einfachheit der Regeln ist eines der entscheidenden Werbeargumente der Esperantisten. Durch die Gruppierung der Regeln auf der Fläche eines Bierdeckels können sie nun nicht nur den Beweis für diese Behauptung liefern, sondern auch den Stoff für möglicherweise überzeugende Gespräche am Tresen.
Auf dem Filz notiert sind die Mailadressen der GEFA und des Herausgebers Stiftung Bahn-Sozialwerk. Wer Interesse an diesem Werbemittel hat, erkundige sich bei nebenstehender Adresse.

(trad. Brandenburg)

Marbordo

Marborden flugas mevo
Kaj ekkrepuskas nun;
Super malsekaj marĉoj
Brilas vespera sun'.

Griza birdar' kuretas
Ĉe l' akvo en nebul',
Kaj kuŝas kiel en sonĝo
Surmare la insul'.

Aŭdiĝas de l' ŝlim' fermentanta
Sekretoplena son',
Soleca kriado de birdoj –
Samkiel de eon'.

Mallaŭte ektremetas,
Ekkuŝas nun la vent';
La voĉoj super la marĉo
Aŭdeblas en la silent'.

(trad. Retzlaff)

Meeresstrand

Ans Haff nun fliegt die Möwe,
Und Dämmrung bricht herein;
Über die feuchten Watten
Spiegelt der Abendschein.

Graues Geflügel huschet
Neben dem Wasser her;
Wie Träume liegen die Inseln
Im Nebel auf dem Meer.

Ich höre des gärenden Schlammes
Geheimnisvollen Ton,
Einsames Vogelrufen –
So war es immer schon.

Noch einmal schauert leise
Und schweiget dann der Wind;
Vernehmlich werden die Stimmen,
Die über der Tiefe sind.

Theodor Storm



Kun bedaŭro ni anoncas la morton de nia fidela membro:

07.08.2015
Hans-Georg Feißt el Friedrichsdorf
en aĝo de 77 jaroj

Mit Bedauern zeigen wir den Tod unserer treuen Mitglieder an:

07.08.2015
Hans-Georg Feißt aus Friedrichsdorf
im Alter von 77 Jahren

Redaktofino por FE 02/2016 estos la 15.05.2016		Redaktionschluss für FE 02/2016 ist 15.05.2016	
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