Fervoja Esperantisto

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

STIFTUNG BSW

Numero 4 Oktobro - Decembro 2016

Bicikle tra la historio

Auf dem Fahrrad durch die Geschichte



Survoje sur la Venn-fervoja traceo
(vd. paĝo 7, foto Darius Dunker WikiMedia)

Unterwegs auf der Vennbahntrasse
(s. Seite 7, Foto Darius Dunker WikiMedia)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Distra kaj kleriga	3	Unterhaltsam und bildend	3
Bicikle tra la historio	6	Mit dem Fahrrad durch die Geschichte	6
Motorizitaj arboj	10	Motorisierte Bäume	10
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

la jarkunveno en Dresden certe havis eksterordinaran atmosferon, ne nur pro la hotelo, kiu prezentis sin simila al ĝardenkolonio el lignaj dometoj kun po du komfortaj ĉambroj, sed ankaŭ pro la internacia akcento, kiun donis nia amiko el la najbara ĉeĥa respubliko.

Por la membroj de la laborkomisiono – samtempe estraro de GEFA - ĝi estis okazo diskuti siajn taskojn kaj decidi pri organizaj kaj strategiaj aferoj.

Ĉijare la tagordon dominis kelkaj gravaj organizaj ŝanĝoj necesaj por adapti la asocion al la evoluo de la pasintaj jaroj.

Koncernas tio la distriktojn, kiujn GEFA dissolvas. La membroadministrado estas kunigata en unu mano. De la distriktaj kontoj restos sole la okcidenta, kiu servos kiel tutfederacia kotizokonto. Ĉiujn membrojn en la iamaj norda, orienta kaj suda distriktoj ni aparte alskribos kun la peto ŝanĝi la ripetajn ĝirkomisiojn.

La regulon okazigi la jarkunvenojn cikle en la distriktoj ni anstataŭis komisiante teamon, kiu kontinue respondecu pri tio.

Al tri personoj kiuj kun la jarfino retiriĝos el la estraro ni direktas nian specialan dankon. Estas tiuj Achim Meinel, kiu post multaj jaroj da meritoplena laboro transdonos la gvidon de la Germana Esperanta Fervojista Asocio en la manojn de Bodo Ehrlich. Karl-Heinz Marzahn finos sian laboron kiel komisiito por la distriktoj norda kaj orienta kaj Manfred Retzlaff kiel komisiito por la okcidento. Siegfried Krüger, ĝis la jarfino komisiito por la sudo, restos aktiva ĉe ni kaj membros en la jarkunvena teamo. La aliaj pretis plue plenumi la taskojn, kiujn ili havis ĝis nun.

Ni estas certaj, ke ni kun niaj aktivuloj estos agema grupo inter la aliaj kulturaj sekcioj de la fondaĵo Bahn-Sozialwerk kaj ankaŭ donos

Liebe Leserinnen und Leser,

die Jahresversammlung in Dresden hatte sicherlich eine außergewöhnliche Atmosphäre, nicht nur wegen des Hotels, dass sich wie eine Gartenkolonie präsentierte, aus Holzhäuschen mit je zwei gemütlichen Zimmern, sondern auch wegen des internationalen Akzents, den unser Freund aus der benachbarten Tschechischen Republik gesetzt hat.

Für die Mitglieder des Arbeitsausschusses – gleichzeitig Vorstand der GEFA – war sie Gelegenheit über ihre Aufgaben zu diskutieren und organisatorische und strategische Angelegenheiten zu beschließen.

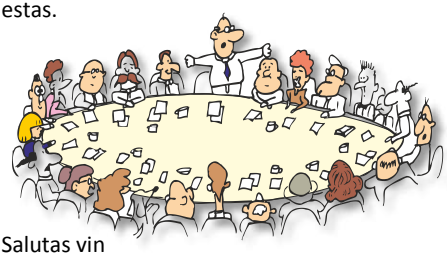
In diesem Jahr dominierten die Tagesordnung einige organisatorische Veränderungen, die notwendig waren um die Vereinigung an die Entwicklung der vergangenen Jahre anzupassen.

Es geht dabei um die Bezirke, die die GEFA auflöst. Die Mitgliederverwaltung wird jetzt in einer Hand zusammengeführt. Von den Bezirkskonten wird nur noch das westliche verbleiben, das als bundesweites Beitragskonto dienen wird. Alle Mitglieder aus den ehemaligen Bezirken Nord, Ost und Süd werden wir besonders mit der Bitte anschreiben, die Daueraufträge zu ändern.

Die Regelung, die Jahresversammlung im Umlauf in den Bezirken stattfinden zu lassen, haben wir geändert und mit dieser Aufgabe ein Team beauftragt, das kontinuierlich dafür verantwortlich sein soll.

An drei Personen, die sich zum Jahresende aus dem Vorstand zurückziehen werden, richten wir unseren besonderen Dank. Es sind dies Achim Meinel, der nach vielen Jahren verdienstvoller Arbeit die Führung der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung in die Hände von Bodo Ehrlich übergeben wird. Karl-Heinz Marzahn wird seine Arbeit als Beauftragter für die Bezirke Nord und Süd und Manfred Retzlaff als Beuftragter für den Westen beenden. Siegfried Krüger, bis zum Jahresende Beauftragter für den Süden wird bei uns aktiv bleiben und Teil des Jahresver-

impulsojn al la laboro de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio, kies landa asocio ni estas.



Salutas vin

Guido Brandenburg

sammlungsteams sein. Alle Weiteren waren bereit, weiterhin die Aufgaben zu erfüllen, die sie bisher hatten.

Wir sind sicher, dass wir mit unseren Aktiven eine agile Gruppe unter den Kultursektionen der Stiftung Bahn-Sozialwerk sein werden und auch der Arbeit der Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Föderation Impulse geben werden, deren Landesverband wir sind.

Es grüßt euch

Guido Brandenburg

Distra kaj kleriga

La GEFA-jarkunveno en Dresden

Unterhaltsam und bildend

Das GEFA-Jahrestreffen in Dresden



Antaŭ la Blua Miraklo / vor dem Blauen Wunder

Post tri tagoj en Dresden oni efektive ne povas aserti, ke oni konas la urbon – eble ĵus ion pri la publikaj trafikiloj. Sed la vizito, kiun permesis al ni la jarkunveno, kaŭzis apetiton reveni. Pro longa alvojaĝo kaj la densa programo estis rekomendinde alvojaĝi jam ĵaŭdon posttagmeze, pasigi la vesperon babilante

Nach drei Tagen in Dresden kann man nicht wirklich behaupten, dass man die Stadt kenne – vielleicht gerade etwas von den öffentlichen Verkehrsmitteln. Aber der Besuch, den uns unsere Jahresversammlung erlaubte, machte Appetit auf das Wiederkommen. Wegen der langen Anreise und des kompakten Pro-

kun la amikoj kaj interkonatiĝi kun novaj vizaĝoj – fakte nur kun unu: Ladislav Hakl venis el la Ĉeĥa Respubliko, internaciigis la aranĝon kaj helpis paroligi la partoprenantojn en la konversacia Esperanto-kurso.
La vendreda mateno estis dediĉita al laboro. La GEFA-estraro havis sian tagordon kaj la kurso sian ekzerco-celon.



Instrukcioj antaŭ la funikularo
Einweisungen vor der Standseilbahn

Tagmanĝinte la kompleto aplikis la menciitajn publikajn trafikilojn por trame kaj aŭtobuse atingi la Loschwitz-kvartalon. Tiu kvartalo ne nur estas fama pro siaj noblaj vilaoj (kaj la Ardenne-Instituto) sed ankaŭ pro la unikaj funikularoj. La vilaoj estas konstruitaj sur altaĵoj kun belega rigardo sur la urbon, sed atingeblaj nur suprengrimpante la krutan deklivon aŭ komforte sidante en tiuj teknikaj monumentoj – tiel ankaŭ ni.
Intertempe pliaj teknikaj monumentoj ofertis sin kiel bonvena fono por grupfoto, la “blua miraklo”, ŝtaltraba pendopondo el la la jaro 1893 kaj la kelkajn jarojn pli aĝa padelrada ŝipo “Meißen” de la Saksa Vaporŝiptrafika Kompanio. La sabatposttagmezaj ekskursoj



Andreas ekzercas ranĝosignalojn
Andreas übt Rangiersignale

gramms war es ratsam, bereits am Donnerstag-Nachmittag anzureisen, den Abend beim Plaudern mir Freunden zuzubringen und sich mit neuen Gesichtern bekannt zu machen – eigentlich nur mit einem. Ladislav Hakl kam aus der Tschechischen Republik, machte die Veranstaltung international und half dabei die Teilnehmer des Esperanto-Konversationskurses zum Sprechen zu bringen.
Der Freitagmorgen war der Arbeit gewidmet. Der GEFA-Vorstand hatte seine Tagesordnung und der Kurs seine Übungsziele.
Nach dem Mittagessen nutzte das Plenum die erwähnten öffentlichen Verkehrsmittel, um mit Straßenbahn und Autobus das Loschwitz-Viertel zu erreichen. Dieses Viertel ist berühmt nicht nur wegen seiner noblen Villen (und dem Ardenne-Institut), sondern auch wegen der einmaligen Standseilbahnen. Die Villen sind auf Anhöhen gebaut mit einem herrlichen Blick auf die Stadt, aber nur durch das Erklimmen eines recht steilen Hanges zu erreichen, bzw. gemütlich in einem dieser technischen Denkmale sitzend – so auch wir. Zwischendurch boten sich weitere technische Denkmale als willkommener Hintergrund für ein Gruppenfoto an, das „blaue Wunder“, eine Stahlträger-Hängebrücke aus dem Jahr 1893 und der einige Jahre ältere Schaufelraddampfer „Meißen“ der Sächsischen Dampfschifffahrtsgesellschaft.



Bremsŝnuro de Heberlein-bremsilo en la muzeo de Lößnitzgrundbahn
Bremsseil einer Heberlein-Bremse im Museum der Lößnitzgrundbahn

Die Samstagsnachmittagsausflüge ließen den Anwesenden die Wahl zwischen Flohmarkt, Schornsteinrauch im Wagen der Lößnitzgrundbahn, Karl May oder August dem Starken (in seinem Jagdschloss Moritzburg).

lasis al la ĉeestantoj la elekton inter pulbazaro, kamentuba fumo en vagono de Lößnitzgrundbahn, Karl-May aŭ Aŭgusto la Fortulo (en sia ĉaskastelo Moritzburg).



maldekstre; Domowina, la soraba reprezenta organizo
dekstre: dulingvaj stratŝildoj
links: Domowina, die sorbische Interessenvertretung
rechts; zweisprachige Straßenschilder

Malseka sed kontenta oni revenis akurate por la vespermanĝo, por ne maltrafi la vesperan prelegon. Michael Wolf skizis historion kaj aktualan situacion de la Soraboj kaj rakontis pri lingvo kaj kulturo de tiu slava popolo ĉefe loĝanta en la plej orientaj landoj de Germanio. Obstine kontraŭinte subpremon, asimiladon kaj ignoron la sorba popolo vivas kaj prosperetas. La soraban lingvon aktuale parolas ĉ. 25.000 homoj[1].

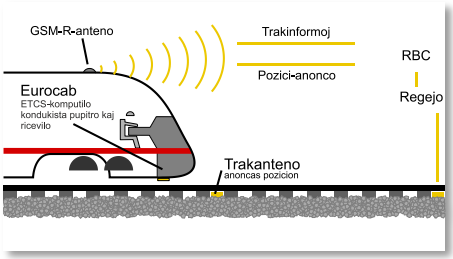
Kompreneble aperis ankaŭ fervojfakaj temoj en la vespera programo. Filmo pri la trajnsekurika sistemo ETCS nivelo 2 sen signaliloj, per kiu estas ekipita la novkonstruita/modernigita Nürnberg – Berlin en la sekcio Ebensfeld - Erfurt – Leipzig klarigis la funkciprincipon kaj postlasis la instigon sinkronizi ĝin en Esperanto.

Renkontiĝoj kiel tiu estas distraj kaj klerigas. Ili ebligas apliki la lingvon kaj flegi amikecojn. Dankon al Heinz Hoffmann pro la zorga preparo kaj akompano de la aranĝo kaj (ne laste) pro la precize elaboritaj horaroj, kiuj nur permesis vidi kaj sperti tiom multe dum mallonga tempo.

Guido Brandenburg

Nass aber zufrieden kam man pünktlich zum Abendessen zurück, um den Abendvortrag nicht zu verpassen. Michael Wolf skizzierte Geschichte und aktuelle Situation der Sorben und erzählte von Sprache und Kultur dieses slawischen Volks, das in der Hauptsache in den östlichsten Ländern Deutschlands lebt. Nachdem es hartnäckig Unterdrückung, Assimilation und Ignoranz widerstanden hat, lebt das sorbische Volk und entwickelt sich recht gut. Die sorbische Sprache sprechen gegenwärtig ca. 25.000 Menschen[1].

Selbstverständlich erschienen auch eisenbahnfachliche Themen im Abendprogramm. Ein Film über das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 ohne Signale, mit dem die Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg – Berlin im Abschnitt Ebensfeld – Erfurt – Leipzig ausgestattet wurde, erkläte das Funktionsprinzip und hinterließ die Anregung, ihn in Esperanto zu synchronisieren.



ETCS nivelo 2 sen signaliloj
ETCS Level 2 ohne Signale

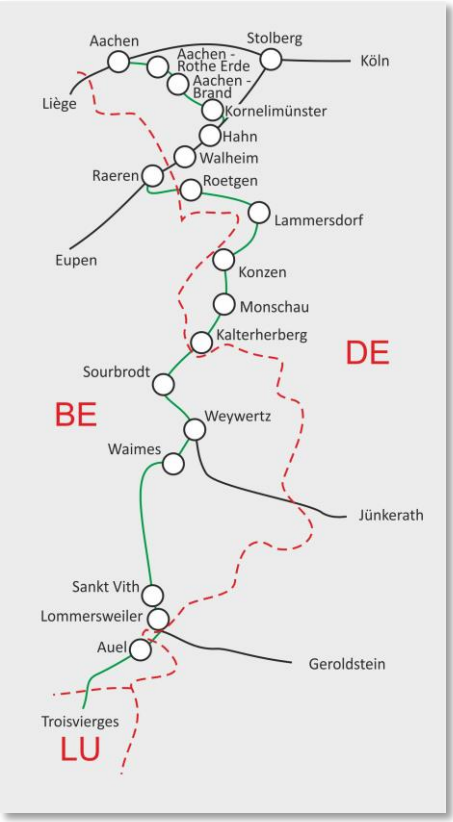
Treffen wie dieses sind unterhaltsam und bilden. Sie ermöglichen, die Sprache anzuwenden und Freundschaften zu pflegen. Dank an Heinz Hoffmann für die sorgfältige Vorbereitung und Begleitung der Veranstaltung und (nicht zuletzt) für die präzise ausgearbeiteten Fahrpläne, die es erst ermöglicht haben, so viel in so kurzer Zeit zu sehen und zu erleben.

(trad. Brandenburg)

[1]) *http://language-diversity.eu/ knowledge/regions-of-europe/die-sorbenwenden-in-der-lausitz/*

Bicikle tra la historio - survoje sur la Venn-fervojo

Karaj gelegantoj,
se vi legis nian gazeton „FE” en la pasintaj jaroj, vi konas miajn kontribuojn pri limtransiraj fervojlinioj. Ĝis nun ĉiam temis pri la limo inter la du germanaj ŝtatoj, do pri orienta mezo. Hodiaŭ denove iama fervojo ĉe ŝtatlimo estas en fokuso, sed ĉifoje en la okcidento, ĉe la limo al Belgio: La Venn-fervojo.



Multoble translima – la Venn-fervojo
vielfach grenzüberschreitend – die Vennbahn

En la jaro 1986 ni ekskursis en la Eifel-regionon kaj kelkfoje renkontis survoje fervojan traceon, kiun mi konis nur supraĵe. Ĉar ne estis trajnoj videblaj sur la linio, mi tiam ne fotis.
Somere 2016 ni kun Esperanto-amikoj denove

Mit dem Fahrrad durch die Geschichte - unterwegs auf der Vennbahn

Liebe Leserinnen und Leser,
wenn Sie unsere Zeitschrift „FE“ in den vergangenen Jahren gelesen haben, kennen Sie meine Beiträge über grenzüberschreitende Eisenbahnstrecken. Bislang ging es immer um



La iama stacidomo Kornelimünster
der ehemalige Bahnhofsgebäude Kornilimünster
(Foto ACBahn, WikiMedia)

die Grenze zwischen den beiden deutschen Staaten, also um die östliche Mitte. Heute steht wieder eine ehemalige Eisenbahn an einer Staatsgrenze im Fokus, diesmal aber im Westen, an der Grenze nach Belgien: Die Vennbahn.

Im Jahr 1986 machten wir mit dem Auto einen Ausflug in die Eifel-Region und begegneten unterwegs manchmal einer Eisenbahntrasse, die mir nur oberflächlich bekannt war. Weil keine Züge auf der Strecke zu sehen waren, hatte ich damals nicht fotografiert.
Im Sommer 2016 war ich mit Esperantofreunden erneut in der Region, und wir durchquerten mit dem Auto einige Orte, durch die früher die hier beschriebene Eisenbahn führte.
Aus einem Buch konnte ich einige Fakten über die Geschichte der Bahntrasse entnehmen, auf der 1989 der Betrieb eingestellt wurde und heute zum überwiegenden Teil ein Fahrradweg verläuft.
Die Vennbahn begann man im Jahre 1882 zu bauen, und es dauerte viele Jahre bis man

estis en la regiono, kaj per aŭtomobilo ni trapasis kelkajn lokojn, tra kiuj siatempe kondukis la fervojo tie ĉi priskribata.

El libro mi povis ĉerpi kelkajn faktojn pri la historio de la fervoja traceo, sur kiu 1989 finiĝis la funkcio kaj sur kiu hodiaŭ je granda parto situas biciklovojo.

La Venn-fervojon oni komencis konstrui en la jaro 1882 kaj daŭris multan jarojn ĝis oni estis atinginta la finan punkton. Siatempe la regiono inklusive Eupen kaj Malmedy estis sur germana ŝtata teritorio.

Dum la projektado de la fervojo la topografio diktis la planojn. Rezulte tial la setlejoj sur la altaĵoj ofte situis en granda distanco fore de la fervojo – grava malavantaĝo en la kreskanta konkurenco kun la aŭtomobilo. Por la biciklovojo tiu trace-elekto estas granda avantaĝo: Ĝi profitas de la malgrandaj deklivoj.

La traceo komenciĝas ĉe la germana stacio Aachen – Rothe Erde kaj kondukas tra Belgio en la luksemburgan stacion Troisvierges (=3 virgulinoj). Partoj de la linio estis unutrakaj, la plej multaj tamen dutrakaj.

Ĉefe veturis kargotrajnoj kun karbo el la regiono ĉirkaŭ Aachen en la siatempe germanan, poste francan Alsacon. Sed trafikis ankaŭ pasaĝertrajnoj.

La ekiran punkton Aachen – Rothe Erde sekvas la stacio Aachen – Brand, kie ankoraŭ staras la stacidomo kaj signaliloj. Plue ĝi kondukas trans viadukton al la stacio Kornelimünster. La fumkesta pordo de 050-a vaporlokomotivo muntita al muro tie hodiaŭ zorgas pri nostalgiaj emocioj. Sekvas alia viadukto. Senpere post ĝi la traceo transiras en la linon de Stolberg (DE) al Eupen (BE) tra Walheim (ĉe Aachen (DE)) kaj Raeren (B), linio hodiaŭ ne jam eksteruza, sed ekspluatata nur en kazo de interrompo de la linio de Aachen al Belgio.

Sekvas nun la stacioj Hahn kaj iom poste Walheim. Tie ankoraŭ videblas traknivela pasejo kun barieroj, lokomotivoj kaj vagonoj. La regejo estis renovigata. Je la ŝtatlimo oni ankoraŭ vidas kelkajn postlasaĵojn de la „okcidenta remparo" („Westwall") el la Dua Mondmilito. Kelkaj el la betonmonstroj estas ekspoziciataj den Endpunkt erreichte. Damals lag die Region einschl. Eupen und Malmedy auf deutschem Staatsgebiet.

Während der Projektierung der Bahn diktierte die Topographie weitgehend die Pläne. Im Ergebnis lagen die Siedlungen deshalb häufig weit von der Bahn entfernt auf den Höhen – ein gravierender Nachteil in der zunehmenden Konkurrenz zum Auto. Für den Radweg ist die Trassenwahl heute jedoch ein Vorteil: Er profitiert von den geringen Steigungen.

Die Trasse beginnt an der deutschen Station Aachen - Rothe Erde und führt durch Belgien in den luxemburgischen Bahnhof Troisvierges (= 3 Jungfrauen). Teile der Strecke waren eingleisig, die meisten aber zweigleisig.

In der Hauptsache fuhren Güterzüge mit Kohle aus der Region um Aachen in den damals deutschen und später französischen Elsass. Aber es verkehrten auch Personenzüge.

Dem Ausgangspunkt Aachen-Rothe Erde folgt die Station Aachen-Brand, wo noch das Empfangsgebäude und Signale stehen. Weiter geht es über einen Viadukt zur Station Kornelimünster. Die an eine Mauer montierte Rauchkammertür einer 050-er Dampflok sorgt dort heute für nostalgische Gefühle. Weiter geht es mit einem anderen Viadukt. Unmittelbar danach geht die Trasse in die Strecke von Stolberg (DE) nach Eupen (BE) durch Walheim (bei Aachen (DE)) und Raeren (B) über, eine Linie, die heute zwar noch nicht stillgelegt ist, aber nur im Falle einer Unterbrechung der Strecke von Aachen nach Belgien benutzt würde.

Es folgen nun die Stationen Hahn und etwas später Walheim. Dort ist noch ein Bahnübergang mit Schranken zu sehen, Lokomotiven und Wagen. Das alte Stellwerk wurde renoviert. An der Staatsgrenze sieht man einige Relikte des Westwalls aus dem Zweiten Weltkrieg. Einige dieser Betonungetüme werden zur Mahnung ausgestellt.

Die Grenze ist kaum wahrzunehmen, aber bald erreicht man die belgische Station Raeren. Dort sind noch viele Eisenbahnreste zu sehen. Der Radweg auf der nun wieder

kiel admono. La limo preskaŭ ne estas perceptebla, sed baldaŭ oni atingas la belgan stacion Raeren. Tie ankoraŭ estas videblaj multaj restoj fervojaj. La biciklovojo sur la nun denove memstara Venn-fervoja traceo direktas sin al Germanio, kie post granda kurbo estas atingata la stacio Roetgen.

Probable por multaj estas konate, ke tiu regiono depost la Unua Mondmilito kelkajn fojojn ŝanĝis sian posedanton kaj la enloĝantoj kelkajn fojojn sian ŝtatanecon. La menciita fervojo, ankaŭ la traceo trairanta Germanion hodiaŭ apartenas al la belga fervojo (SNCB/NMBS), do al la belga ŝtato. Tio kondukas al kreo de kelkaj enklavoj en Germanio kaj eksklavoj en Belgio, kiujn proksime al la limo oni ĉiam denove trapasas.

Post kelkaj kilometroj la traceo atingas la stacion Lammersdorf. Tie rememorigas malnova kargovagono pri la antaŭa destino de la tereno. La sekvanta stacio estas Konzen. Nun por kelka tempo limo kaj fervojo situas preskaŭ sur la sama linio. En Konzen oni trovas ankoraŭ kelkajn fervojajn ŝildojn kaj aliajn postlasaĵojn el la pasinteco. La stacio Monschau estas ĉirkaŭ 1,2 km fora de la urbo kaj krome staras sur altaĵo. De la stacio restis nur trabfaka dometo kaj ruino de malnova kargovagono.

Nelonge post Monschau oni atingas la viadukton Reichenstein, kiu estas aparte riparita por la biciklovojo. Ĝi denove troviĝas en Belgio, dum la monaĥejo Reichenstein staras en Germanio.

Dum mallonga veturo tra Germanio oni atingas la stacion Kalterherberg – hodiaŭ Draisine-Kalterherberg, ĉar de tie oni per drezino povas veturi sep kilometrojn al Sourbrodt (BE). Riparita vagono servas kiel kafejo. En Sourbrodt ankoraŭ kuŝas kelkaj trakoj, ekzistas regejo kaj restaĵoj de turnoplato. Post Sourbrodt sekvas la stacioj resp. haltejoj Robertville, Weywertz, Faymonville kaj Waimes. Weywertz estis fervojnodo, kie finiĝis la en Jünkerath komencanta Eifel-traversa fervojo.

Post Weywertz viciĝas multaj iamaj belgaj stacioj. Proksime de St. Vith (BE) – inter Lom-

eigenständigen Vennbahn-Trasse wendet sich nach Raeren wieder nach Deutschland, wo nach einer großen Kurve der Bahnhof Roetgen erreicht wird.

Vielen dürfte bekannt sein, dass diese Region seit dem Ersten Weltkrieg einige Male den Besitzer wechselte und die Bewohner die Staatsangehörigkeit. Die genannte Bahn, auch die Trasse, die durch Deutschland geht, gehört heute der belgischen Bahn (SNCB/NMBS), also dem belgischen Staat. Das führt zur Bildung einiger Enklaven in Deutschland und Exklaven in Belgien, durch die man in Grenznähe immer wieder hindurchfährt.



Tankobarilo da la „okcidenta remparo“
Panzersperren des „Westwalls“
(Foto EveryPicture, WikiMedia)

Nach einigen Kilometern erreicht die Trasse die Station Lammersdorf. Dort erinnert ein alter Güterwagen an die frühere Bestimmung des Geländes. Die nächste Station ist Konzen. Nun befinden sich Grenze und Bahn eine Zeitlang fast auf derselben Linie. In Konzen findet man noch einige Eisenbahnschilder und andere Relikte aus der Vergangenheit. Der Bahnhof Monschau ist etwa 1,2 km von der Stadt entfernt und steht außerdem auf einer Anhöhe. Vom Bahnhof übrig geblieben sind nur ein Fachwerkhäuschen und die Ruine eines alten Güterwagens.

Kurz hinter Monschau erreichet man den Viadukt Reichenstein, welcher eigens für den Radweg repariert wurde. Er befindet sich wiederum in Belgien, während das Kloster Reichenstein in Deutschland steht.

Bei einer kurzen Fahrt durch Deutschland

mersweiler kaj Auel – estas troveblaj la restoj de la iama Our-vala viadukto apud Winterspelt. Tiam la fervojo denove trapasas pinton de Germanio. Komencinte en St. Vith, en Lommersweiler in direkton Germanio debranĉiĝas la orienta Eifel-fervojo al Gerolstein. Ankaŭ tiu plejgrandparte estas ŝanĝdestinita al biciklovojo. Post ĉ. 15 kilometroj la fervojo forlasas Belgion kaj atingas la finpunkton de la Venn-fervojo en Troisvierges en Luksemburgio.



Averto pro krucantaj drezinoj en stacio Sourbrodt
Warnung vor kreuzenden Draisinen im Bahnhof Sourbrodt
(Foto G-Friedrich, WikiMedia)

En la loka kaj stacia indekso de Fahle sub al nomoj de Kalterherberg, Konzen, Lammersdorf, Monschau kaj Roetgen troviĝas sekvanta teksto: „La stacio de SNCB *(estas)* sur germana teritorio (Monschau-fervojo), registrado ĝiscela per internacia ekspedodeklaro sen doganaj dokumentoj. Frajtkalkulo por DB-linio de kaj ĝis Walheim (apud Aachen) limo laŭ germana tarifo, por SNCB-linio laŭ belga tarifo".

Antaŭ kelkaj monatoj mi en gazeto legis la postulon, ke oni nun, kiam la fervojo ja estas demuntita, de Belgio do ne plu bezonata, redonu la fervojan terenon al Germanio. La trako kiel antaŭkondiĉo por la biciklovojo ja intertempe estas maldestinigita.

La kvin enklavoj rsp. eksklavoj, kiujn formis la strio de belga ŝtata teritorio, tiameniere estus dissolvataj. Sed poste mi nenion plu aŭdis pri tiu afero.

Oni povus ja ekvilibri la perdon de la belga kommt man zur Station Kalterherberg - heute Draisine-Kalterherberg, weil man von dort mit einer Draisine sieben Kilometer nach Sourbrodt (BE) fahren kann. Ein reparierter Waggon dient nun als Bistro. In Sourbrodt liegen noch einige Gleise, es gibt noch ein Stellwerk und Reste einer ehemaligen Drehscheibe. Nach Sourbrodt folgen die Stationen bzw. Haltepunkte Robertville, Weywertz, Faymonville und Waimes. Weywertz war Knotenpunkt der Bahn, an dem die in Jünkerath beginnende Vennquerbahn endete.

Nach Weywertz reihen sich viele ehemalige belgische Bahnhöfe aneinander. Nahe bei St. Vith (BE) – zwischen Lommersweiler und Auel – sind die Reste des Ourtalviadukts bei Winterspelt zu finden. Danach durchquert die Bahn wieder einen Zipfel Deutschlands. In St. Vith beginnend zweigte in Lommersweiler in Richtung Deutschland die Westeifelbahn nach Gerolstein ab. Auch diese wurde weitestgehend zum Radweg umgewidmet.

Nach ca. 15 Kilometern verläßt die Bahn Belgien und erreicht den Endpunkt der Vennbahn Troisvierges in Luxemburg.

In Fahles Orts- und Bahnhofsverzeichnis findet sich unter den Namen von Kalterherberg, Konzen, Lammersdorf, Monschau und Roetgen folgender Text: „Der Bahnhof der SNCB *(ist)* auf deutschem Gebiet (Monschau-Bahn). Durchgehende Abfertigung auf internationalem Frachtbrief ohne Zollpapiere. Frachtberechnung für DB-Strecke bis und ab Walheim (bei Aachen) Grenze nach deutschem Tarif, für die SNCB-Strecke nach belgischem Tarif".

Vor einigen Monaten las ich in einer Zeitung die Forderung, dass nun, da die Bahn ja abgebaut, also für Belgien nicht mehr erforderlich ist, man das Eisenbahngelände doch an Deutschland zurückgeben solle. Das Gleis sei ja als Vorbedingung für den Radweg mittlerweile entwidmet.

Die fünf Enklaven bzw. Exklaven, die der Streifen belgischen Staatsgebiets gebildet hat, würden dadurch aufgelöst. Seither habe ich aber nichts mehr von der Sache gelesen.

Man könnte ja den Verlust des belgischen

strio per terena interŝanĝo laŭlonge de la komuna limo (laŭeble sen enloĝantaro). Ĉu eble la germana registaro estas tro hezitema por meti la temon sur la tablon? Aŭ ĉu eble la limsituo ene de la unuiĝinta Eŭropo ne havas plu signifon?
La pasintaj jardekoj ĉiakaze senfervojigis preskaŭ la kompletan regionon Hohes Venn.



Heinz Hoffmann

Streifens durch Gebietstausch mit einem anderen Stück Land entlang der gemeinsamen Grenze (möglichst ohne Bevölkerung) kompensieren. Ist vielleicht die deutsche Regierung zu zögerlich, das Thema auf den Tisch zu bringen? Oder hat möglicherweise der Grenzverlauf innerhalb des vereinten Europa keine Bedeutung mehr?
Die vergangenen Jahrzehnte haben in jedem Fall fast die ganze Region des Hohen Venn in Deutschland eisenbahnfrei gemacht.

(trad. Hoffmann)

Motorizitaj arboj

Motorisierte Bäume



Traknivela pasejo itinerošaltata signalilogardata kun duonbarieroj duoblaj en la stacio Potsdorf-Stephansroda
Bahnübergang signalgesteuert mit doppelten Halbschranken im Bahnhof Potsdorf-Stephansroda

Kiuj estas la itineraj elementoj? Kial ne eblas ŝanĝi la trakforkan direkton? Ĝi estas kuplita kun la najbara trakforko? La RB 7411 jam atendas du minutojn antaŭ la enira signalilo. Ĉio ŝajnas en ordo, sed la signalilo obstine montras ruĝan lumon.
En reala fervoja funkciado kun reala trajno trafikanta laŭ reala horaro situacio kie regeja deĵoranto divenas kio ankoraŭ mankas por

Welche sind die Fahrwegelemente? Warum lässt sich die Weiche nicht umstellen? Sie ist mit der Nachbarweiche gekuppelt? Die RB 7411 wartet schon zwei Minuten vor dem Einfahrsignal. Alles scheint in Ordnung, aber das Signal zeigt hartnäckig Rot.
Im realen Eisenbahnbetrieb mit einem realen Zug, der nach einem realen Fahrplan verkehrt, sollte eine Situation, in der der Stell-

kompletigi la itineron - tia situacio prefere ne estiĝu. Tial por la unua, baza trejnado rekomendindas simulado sub kiel eble plej realismaj kondiĉoj. Tion ebligu fervojfunkciaj trejnokampoj. Nekompleta tabelo listigas dek tiajn trejnokampojn en Germanio. La plimulto komplete aŭ parte apartenas al universitatoj aŭ altlernejoj.

La „EBD" (Eisenbahnbetriebsfeld Darmstadt), kiun mi havas la ŝancon viziti, troviĝas en konstruaĵo posedata de DBTraining. La instalaĵo



Pupitro de la DrS2-regejo Potsdorf-Stephansroda
Stelltisch des DrS2-Stellwerks Potsdorf-Stephansroda

grandparte disponigas la Teknika Universitato Darmstadt. Multajn muntolaborojn, vartadon kaj funkcian helpon transprenis la registrita asocio „AKA" (Akademischer Arbeitskreis Schienenverkehr). La instalaĵo konsistas el trakaro longa 900 m en skalo 1:87 (H0) kun 14 stacioj kaj 360 trakforkoj kontrolataj de regejoj diversteknikaj.

Reprezentataj estas la mekanika, elektromekanika, relajsa, relajsa trakskema kaj la elektronika (komputila) regejoj. Eĉ la postmilite diversa evoluo de la regejoj konstruitaj por la okcidenta kaj por la orienta germanaj fervojoj estas spertebla. La stacio „Armstroffmeiler" estas kontrolata de la ĵus instalita regejo tipo GS II DR.

Necesas atentigi pri tio, ke la kerno de la trejnokampo estas komputilo. Ĝi akceptas la ordonojn de mekanikaj komutiloj, de regpupitroj, de klavaro respektive muso, transformas ilin kaj instalas la itinerojn en la maketo. Inverse tiu komputilo ŝaltas la pupitrajn lumujojn kaj bildigas la trakojn sur la ekranoj. La

werksbediener rät, was noch fehlt, um die Fahrstraße zu vervollständigen, besser nicht entstehen. Darum empfiehlt sich das Simulieren unter möglichst realistischen Bedingungen. Das sollen Eisenbahn-Betriebsfelder ermöglichen. Eine unvollständige Tabelle listet zehn solcher Betriebsfelder in Deutschland auf. Die Mehrheit gehört vollständig oder teilweise zu Universitäten oder Hochschulen.

Das „EBD" (Eisenbahnbetriebsfeld Darmstadt), das ich die Möglichkeit hatte zu besuchen, befindet sich in einem Gebäude, das DBTraining gehört. Die Einrichtung stellt großenteils die Technische Universität Darmstadt zur Verfügung. Viele Montagearbeiten, Wartung und funktionale Hilfe hat der eingetragene Verein „AKA" (Akademischer Arbeitskreis Schienenverkehr) übernommen. Die Anlage besteht aus einem Gleisfeld von 900 m Länge im Maßstab 1:87 (H0) mit 14 Bahnhöfen und 360 Weichen, die von Stellwerken verschiedener Technik kontrolliert werden.

Vertreten sind das mechanische, elektromechanische, Relais-, Spurplan- und das elektronische Stellwerk. Sogar die nach dem Krieg unterschiedliche Entwicklung der Stellwerke kann erfahren werden, die für die westliche und für die östliche Eisenbahn gebaut wurden. Der Bahnhof „Armstroffmeiler" wird von dem gerade eingerichteten Stellwerk vom Typ GS II Dr gesteuert.

Es ist notwendig darauf hinzuweisen, dass der Kern des Betriebsfelds ein Rechner ist. Er nimmt die Befehle der mechanischen Hebel, der Stelltische, der Tastatur bzw. der Maus entgegen, setzt sie um und legt die Fahrstraßen im Modell ein. Umgekehrt schaltet dieser Rechner die Stelltischlampen und bildet die Gleise auf den Bildschirmen ab. Die Relaisgruppen, die Kontroll- und Schnittstellenrechner, die in realen Stellwerken für die Sicherheit sorgen, existieren nicht. Sie sind für die Nachbildung des Eisenbahnbetriebs nicht erforderlich. Obwohl der Maßstab der Gleise und der rollenden Züge 1:87 ist, rechnet das betriebliche Konzept mit einer Gleislänge von

relajsomoduloj, la kontrolaj kaj interfacaj komputiloj, kiuj en realaj regejoj zorgas por la sekureco, ne ekzistas. Ili por la simulo de la fervoja funkcio ne estas bezonataj.

Kvankam la skalo de trakoj kaj rulantaj trajnkompletoj estas 1:87, la funkcia koncepto kalkulas per traklongo de entute 225 kilometroj - rilate la traklongon oni aplikas la skalon 1:250 kaj proporcie malaltigas la rapidecon.

Kiel en realeco la agantaj personoj ne vidas sin reciproke kaj nur povas observi sian limigitan parton de la trakaro. Bazo por iliaj decidoj nur estas horaro, trajnanoncoj kaj la informoj de la propra regejo. Tiel rapide evidentiĝas, ke kontroli la reltrafikon ne signifas nur movi komutilojn kaj premi butonojn.

En la praktiko la kondiĉoj por obei la horaron ne ĉiam estas optimumaj. Instalaĵoj misfunkcias. Veturiloj paneas. Sur traknivelaj pasejoj okazas akcidetoj.

Mirigite mi konstatas, ke sur la sobre kunŝraŭbita bretaro je unu loko apud la trako staras vico de popploj. Ĉu tamen komenco aldoni maketan pejzaĝon? Demonstro de la gvidanto rapide klarigas la aferon. Movata de elektra motoro unu el la arboj falas sur la trakon kaj blokas la trafikon. Do tamen ĉio nur por trejni...

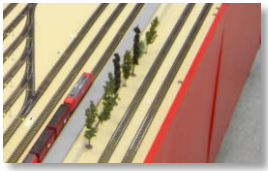


Guido Brandenburg

insgesamz 225 Kilometern – hinsichtlich der Gleislänge wendet man den Maßstab 1:250 an und vermindert proportional die Geschwindigkeit.

Wie in der Wirklichkeit sehen die handelnden Personen sich nicht gegenseitig und können nur ihren begrenzten Teil der Gleise beobachten. Grundlage ihrer Entscheidungen sind einzig Fahrplan, Zugmeldungen und die Informationen des eigenen Stellwerks. So wird schnell offenbar, das den Schienenverkehr zu kontrollieren nicht nur bedeutet, Hebel zu bewegen und Knöpfe zu drücken. In der Praxis sind die Bedingungen, einem Fahrplan zu gehorchen nicht immer optimal. Anlagen sind gestört. Fahrzeuge haben Pannen. Auf Bahnübergängen ereignen sich Unfälle.

Mit Erstaunen stelle ich fest, dass auf den nüchtern zusammengeschraubten Brettern an einer Stelle eine Pappelreihe steht. Doch der Anfang, eine Landschaftsmodell hinzuzufügen? Eine Demonstration unseres Betreuers klärt die Sache schnell. Von einem Elektromotor bewegt fällt einer der Bäume auf das Gleis und blockiert den Verkehr. Also doch nur alles zum Trainieren...



Baldaŭ falontaj arboj,
bald umstürzende Bäume

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 01/2017 estos la 15.02.2017		Redaktionschluss für FE 01/2017 ist 15.02.2017	
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