Fervoja Esperantisto

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

STIFTUNG BSW

Numero 2 Aprilo - Junio 2017

La fervojo en la *Ulster*-valo viktimo de la divido

Die Ulstertalbahn ein Opfer der Teilung



Ĝardendomo apud la iama stacidomo Hilders
(vd. paĝo 7, Foto: Bybbisch94 WikiMedia)

Gartenhaus neben dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Hilders
(s. Seite 7, Foto: Bybbisch94 WikiMedia)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
La 69-a IFK	3	Der 69. IFK	3
Ni estas la bonaj	5	Wir sind die Guten	5
La fervojo en la Ulster-valo	7	Die Eisenbahn im Ulstertal	7
Zamenhof-placo en Herzberg	11	Zamenhof-Platz in Herzberg	11
Somero	12	Sommer	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	11



Karaj gelegantoj,

Varma suntago en Fulda – la fervoja bontena kaj ripara fabriko festas la 150-jaran ekziston kaj donas al fervojisto-rilataj institucioj la okazon sin prezenti kaj – laŭeble – varbi klientojn. Asekuro konstruis standon, sindikato, banko, ankaŭ la fondaĵo BSW, kiun Bodo kaj mi estis serĉintaj por kunpropagandi, kompreneble por la fondaĵo, sed ankaŭ por la kulturaj grupoj, kiujn ĝi subtenas, kiel nin fervojajn esperantistojn.

Preterpromenas familioj kun malgrandaj infanoj. Tiuj interesiĝas ĉefe pri la signaldisko kun la sukerperloj. La gepatroj konas la fondaĵon, jam estas subtenantoj, informiĝas pri feri- kaj kuracofertoj. „Libertempaj aktivecoj? Kiu libertempo?“ Kelkaj aŭskultas pri la grupoj, permesas klarigi la avantaĝojn de nia lingvo kaj metas niajn dokumentojn en la kolektosakon. Venas pliaĝulo kaj rakontas pri la eblecoj en la pasintaj jardekoj, pri ekspozicioj, konkursoj kaj junularo hodiaŭ ne plu interesita. Ni iom babilas kaj li invitas min al vizito. Aŭdante ke mi loĝas malproksime lia mieno malheliĝas denove.

Lernejano vizitanta la eventon kun sia avo rakontas pri ambicioj labori ĉe fervojo kaj ĉu eblas jam fariĝi subtenanto de la fondaĵo. Mi kuraĝigas lin ĉar specife teknikistoj en la entrepreno urĝe estas bezonataj. Kaj BSW sen esti fervojisto? Kompreneble: membriĝi en kultura grupo, ekzemple lerni Esperanton. La knabo hezitas, tamen aŭskultas kaj kunprenas materialon.

En la posttagmezo ni nur ankoraŭ disdonas bierfilcojn al patroj evidente ŝatantaj tiun trinkaĵon kaj ripetas nian verseton pri la facileco de la gramatiko kaj justeco en komunikado. Mirigus min, se unu el ili tion memorus kun la plena glaso en la mano.

Liebe Leserinnen und Leser,

Ein warmer Sonnentag in Fulda – das Instandhaltungs- und Instandsetzungswerk Fulda feiert seine 150-jährige Existenz und gibt Eisenbahner-bezogenen Institutionen die Gelegenheit sich vorzustellen und – nach Möglichkeit – Kunden zu werben. Eine Versicherung hat einen Stand aufgebaut, eine Gewerkschaft, eine Bank, auch die Stiftung BSW, die Bodo und ich gesucht hatten um mitzuwerben, selbstverständlich für die Stiftung, aber auch für die Kulturgruppen, die sie unterstützt wie uns Eisenbahner-Esperantisten. Familien mir kleinen Kindern spazieren vorbei. Sie sind hauptsächlich an der Signalkelle mit den Liebesperlen interessiert. Die Eltern kennen die Stiftung, informieren sich über Ferien- und Kurangebote. „Freizeitaktivitäten? Welche Freizeit?“ Einige hören sich etwas über die Gruppen an, erlauben, die Vorteile unserer Sprache zu erklären und stecken unsere Dokumente in die Sammeltüte. Ein Älterer kommt und erzählt über die Möglichkeiten in den vergangenen Jahrzehnten, über Ausstellungen, Wettbewerbe und die heute desinteressierte Jugend. Wir plaudern ein wenig, und er lädt mich zu einem Besuch ein. Als er hört, dass ich ich weit weg wohne, verfinstert sich seine Miene wieder. Ein Schüler, der das Ereignis mit seinem Großvater besucht, erzählt von seinen Ambitionen bei der Bahn zu arbeiten und ob es schon möglich sei BSW-Förderer zu werden. Ich ermuntere ihn weil besonders Techniker im Unternehmen dringend gebraucht werden. Und BSW ohne Eisenbahner zu sein? Selbstverständlich: Mitglied in einer Kulturgruppe werden, zum Beispiel Esperanto lernen. Der Junge zögert, hört aber trotzdem zu und nimmt Material mit.

Am Nachmittag verteilen wir nur noch Bierfilze an Väter, die dies Getränk offensichtlich mögen und wiederholen unser Verslein über die Leichtigkeit der Grammatik und Gerechtigkeit in der Kommunikation. Es würde mich wundern, wenn einer von ihnen sich daran

Kunpakante la restintajn varbilojn la tria strofo de „La Vojo“ migras tra la memoro kaj tamen konvinkas nin pri sukcesa tago.



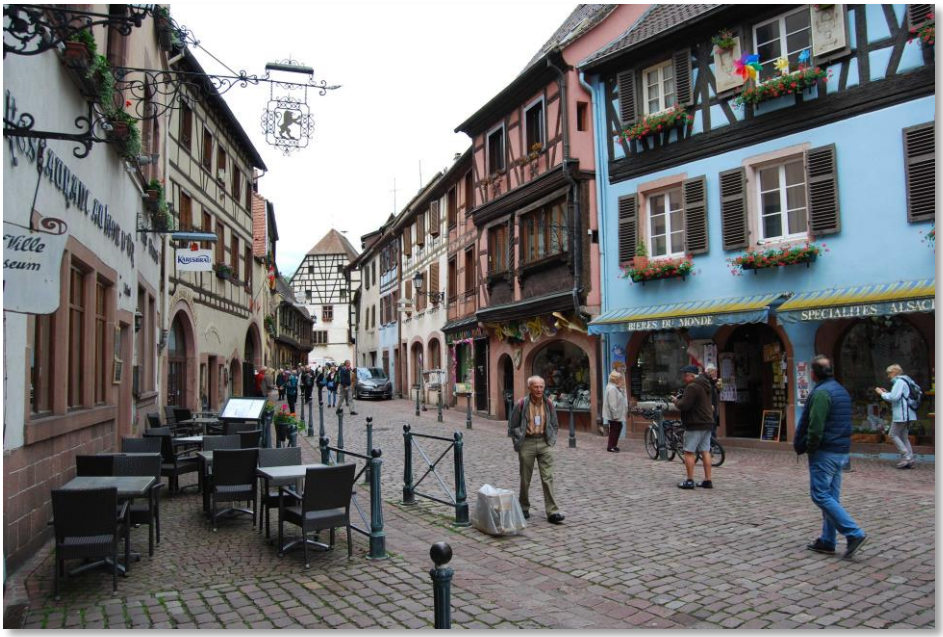
Salutas vin

Guido Brandenburg

erinnern würde mit dem vollen Glas in der Hand.
Beim Zusammenpacken der übriggebliebenen Werbeblätter wandert die dritte Strophe von „La Vojo“ durch das Gedächtnis und überzeugt uns doch von einem erfolgreichen Tag.

Es grüßt euch

Guido Brandenburg



Lasta novaĵo: La eskurscelo Kaysersberg estas ĉijare elektita plej ŝatata vilaĝo de la francoj.
Letzte Neuigkeit: Das Ausflugsziel Kaysersberg wurde in diesem Jahr zum beliebtesten Dorf der Franzosen gewählt.

La 69-a IFK Colmar - kongreso en subĉiela muzeo

146 partoprenantoj el 21 landoj estas entute kuraĝigaj nombroj. La fakto, ke kumuliĝis pluraj samtempaj kunvenoj kaj kongresoj absolute ne relativigas la bildon.
La 69-a Internacia Fervojista Kongreso de IFEF en alsaca Colmar ofertis al ĉiu laŭ ties preferoj abundan turisman programon el ekskursoj kondukantaj en urbetojn kiel en subĉielajn

Der 69. IFK Colmar - ein Kongress im Freilichtmuseum

146 Teilnehmer aus 21 Ländern sind insgesamt ermutigende Zahlen. Die Tatsache, dass sich mehrere gleichzeitige Versammlungen und Kongresse zusammengetan haben, relativiert das Bild durchaus nicht.
Der 69. Internationale Eisenbahner-Kongress im elsässischen Colmar bot jedem nach seinen Neigungen ein reiches touristisches Pro-

muzeojn – unu pli bela ol alia – kaj kompreneble en la eŭropan metropolon.



Preskaŭ blazona besto de Alsaco:
la cikonio
Fast ein Wappentier des Elsass:
der Storch

Fasko de prelegoj plenumis la dezirojn pri fakaj novaĵoj kaj apliko de la fervoja lingvo. Perfekta celo por fakekskurso estis la plej granda eŭropa fervoja muzeo en Mulhouse. Cité du Train ekspozicias ĉion iel rilatantan al la fervojo, je granda parto zorge aranĝite kiel en funkcio, kun fonbruo, pupoj, voĉoj. La efiko estas grandioza.

Buntaj prezentoj kun dancantoj en folkloraj kostumoj kaj kun kanzonoj el Francio kaj Italio ornamis la vesperojn kaj malserioze kontrastis al la laboraj kunvenoj de Terminara Komisiono, Komitato kaj estraro.



Aŭskultantoj dum la publika kunsido de la IFEF-komitato
Zuhörer bei der öffentlichen Sitzung des IFEF-Komitees

La decidojn en la Komitato IFEF publikigos en sia revuo. Du novaĵoj sciindaj sur nacia ebeno estas unuflanke la regula adrestransdono de membroj estantaj asociaj membroj de IFEF, ekskluzive por celo de interna membroadministrado. En Germanio tio estas la “regulaj” membroj (subtenantoj de BSW kaj kotizpagantoj al GEFA) kaj la “subtenaj” membroj (kotizpagantoj nur al GEFA).

Aliflanke IFEF enkondukas minimuman membrecodaŭron de du jaroj.

Bedaŭrinde Germanio kiel najbara lando sukcesis sendi nur kompare malmultajn partogramm aus Ausflügen, die in Städtchen führten wie in Freilichtmuseen – eines schöner als das andere – und selbstverständlich in die europäische Metropole.



Dekstraflanka trajntrafiko en Alzaco kaj Loreno,
fakprelego klopodis pri klarigoj.
Rechtsseitiger Bahnverkehr in Elsass und Lothringen,
ein Fachvortrag bemühte sich um Erklärungen

Ein Bündel Vorträge erfüllte die Wünsche nach fachlichen Neuheiten und nach Anwendung der Eisenbahnsprache. Ein perfektes Ziel für eine Fachexkursion war das größte Eisenbahnmuseum Europas in Mulhouse. Cité du Train stellt alles aus, was in irgendeinem Zusammenhang mit der Eisenbahn steht, zum großen Teil sorgfältig arrangiert wie im Betrieb, mit Hintergrundgeräuschen, Puppen, Stimmen. Die Wirkung ist grandios.

Bunte Vorstellungen mit Tänzern in Folklorekostümen und mit Chansons aus Frankreich und Italien schmückten die Abende aus und kontrastierten unernst mit den Arbeitstagungen der Terminologiekomission, des Komitees und des Vorstands.

Die Beschlüsse des Komitees wird IFEF in seinem Magazin veröffentlichen. Zwei auf nationaler Ebene wissenswerte Neuerungen sind auf der einen Seite die regelmäßige Adressweitergabe von assoziierten Mitgliedern an IFEF, zum ausschließlichen Zweck der internen Mitgliederverwaltung. In Deutschland sind das die „Regelmitglieder“ (BSW-Förderer und Beitragszahler an die GEFA) und die „unterstützenden Mitglieder“ (Beitragszahler nur an die GEFA). Auf der anderen Seite führt IFEF eine Mindestdauer der Mitgliedschaft von zwei Jahren ein.

prenantojn, malpli eĉ ol la pli fora Ĉehio. Detalan raporton pri la pasinta kongreso enhavos la eldono 2017.4 de la Internacia Fervojisto.

Guido Brandenburg

Leider ist es Deutschland als Nachbarland nur gelungen vergleichsweise wenige Teilnehmer zu entsenden, weniger sogar als das fernere Tschechien. Einen ausführlichen Bericht über den vergangenen Kongress wird die Ausgabe 2017.4 des Internacia Fervojisto enthalten.

(trad. Brandenburg)



Aŭskulti per oreloj kaj ĉiu disponebla meditekniko – la grupo „Kaj tiel plu“ muzikas!
Zuhören mit den Ohren und jeder verfügbaren Medientechnik – die Gruppe „Kaj tiel plu“ macht Musik!

„Ni estas la bonaj“ – GEA en Freiburg

Certe ni estas la bonaj – ĉu vere ni estas la bonaj? Iom dusenca devizo akompanis la programon de la 94-a Germana Esperanto-Kongreso pentekoste en Freiburg, kiu prilumis komunecojn, diferencojn kaj centrifugajn tendencojn en Eŭropa Unio, kiu elmontris artifikojn por manipuli la publikan opinion kaj kiu trovis la etikajn komunaĵojn de la mondaj religioj.
La viglaj diskutoj postlasis publikon same certan kiel malcertan, ĉar la ĉiutage observita

„Wir sind die Guten“ – DEB in Freiburg

Sicher sind wir die Guten – sind wir wirklich die Guten? Ein etwas doppeldeutiges Motto begleitete das Programm des 94. Deutschen Esperanto-Kongresses zu Pfingsten in Freiburg, welches Gemeinsamkeiten, Unterschiede und zentrifugale Tendenzen in der Europäischen Union beleuchtete, welches Tricks aufzeigte, die öffentliche Meinung zu beeinflussen und welches ethische Gemeinsamkeiten der Weltreligionen fand.
Die lebhaften Diskussionen hinterließen ein

media bildo kaj la propraj sentoj ne harmonias.
Malstreĉon promesis kaj plenumis la muzikaj aranĝoj kun elektronike akompanata regeo (*Reggae*) de *Jonny M*. (bonege prezentita kaj piedinstiga) kaj de la kataluna grupo "Kaj tiel plu". Ties muziko estas tute alia, manfarita kun perfekte aranĝita ĥoruso kaj repertuaro ĉerpita el popolo kaj historio. La publiko aplaŭdis starente.



Gvido tra la urbo Freiburg – la ŝvaba pordego
Führung durch die Stadt Freiburg – das Schwabentor

Esencaj ŝanĝoj okazis dum la membrokunveno de Germana Esperanto-Asocio (GEA). Necesis elekti prezidanton kaj okupi plurajn funkciojn en la estraro. Evidenta estas strategia novorientiĝo de la asocio.
Kiel faka asocio de GEA GEFA denove invitis fervojistojn kaj amikojn de la fervojo al malferma membrokunveno. Dudeko da gastoj sekvis, aŭskultis resumon pri celoj kaj aktivecoj kaj poste spektis bildprelegon pri liberkontrolo de traknivelaj pasejoj – temo kiu koncernas same fervojan kiel stratan trafikon.
La kunveno ofertis ŝancojn por atentigi ankaŭ pri la GEFA-jarkunveno en Oktobro en la ne malproksime de Freiburg situanta Baiersbronn.

Guido Brandenburg

ebenso sicheres wie unsicheres Publikum, weil das täglich beobachtete mediale Bild nicht mit den eigenen Gefühlen harmoniert.
Entspannung versprachen und erfüllten die Musikveranstaltungen mit elektronisch begleitetem Reggae von Jonny M. (sehr gut präsentiert und anregend für die Füße) und von der katalalischen Gruppe „Kaj tiel plu" („und so weiter"). Deren Musik ist völlig anders, handgemacht mit perfekt arangiertem Chorgesang und einem Repertoir geschöpft aus Volk und Geschichte. Das Publikum applaudierte stehend.
Wesentliche Veränderungen ereigneten sich während der Bundesversammlung des Deutschen Esperanto-Bundes (DEB). Es war notwendig, einen neuen Vorsitzenden zu wählen und mehrere Funktionen im Vorstand zu besetzen. Offensichtlich ist eine stategische Neuausrichtung des Verbands.
Als Fachverband des Deutschen Esperanto-Bundes lud die GEFA wieder Eisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu einer offenen Mitgliederversammlung ein. Etwa zwanzig folgten, hörten eine Zusammenfassung der Ziele und Aktivitäten und sahen anschließend einen Bildvortrag über die Freiprüfung von Bahnübergängen – ein Thema, das gleichermaßen den Eisenbahn- und den Straßenverkehr betrifft.
Die Versammlung bot Gelegenheiten, auf die GEFA-Jahresversammlung hinzuweisen, die im Oktober im nicht weit von Freiburg gelegenen Baiersbronn stattfinden wird.

(trad. Brandenburg)

Grava atentigo!

Ankoraŭ liberaj lokoj en Baiersbronn!
Aliĝu al la jarkunveno, se vi tion ankoraŭ ne faris!
Limdato 30-a de Junio 2017

Wichtiger Hinweis!

Ankoraŭ liberaj lokoj en Baiersbronn!
Aliĝu al la jarkunveno, se vi tion ankoraŭ ne faris!
Limdato 30-a de Junio 2017



Hodiaŭ muzeo - la limo apud Point Alpha / Heute ein Museum – die Grenze bei Pont Alpha
(Foto: Wo st 01, WikiMedia)

La fervojo en la *Ulster*-valo

Ĝis la fino de la Dua Mondmilito ekzistis kvar eblecoj veturi per fervojo de Fulda al Eisenach. Hodiaŭ nur ankoraŭ restas unu, nome la kutima linio tra Bebra resp. tra la stacia tereno de Bebra. La aliaj linioj estis tiu de *Hünfeld* tra *Wenigentaft-Mansbach (W.-M.)* (vidu FE 3/2015), tiu de *Bad Hersfeld* tra *Heimboldshausen* kaj la tie ĉi priskribata linio.

Mi do hodiaŭ rilatas al unu el la ne plu ekzistantaj linioj en la *Rhön*-montaro, tiu en la valo de la riveroj *Ulster* kaj *Werra*.

La traceoj estis konstruataj en partoj iom post la jaro 1900 de la tiamaj Prusaj Ŝtataj Fervojoj, laŭ leĝoj de Prusio, kiu tiam regis en grandaj partoj de Germanio.

En Fulda komenciĝis la unutraka linio al Hilders. Escepte de dutraka sekcio inter *Vacha* kaj *Heimboldshausen* ankaŭ la aliaj linioj estis

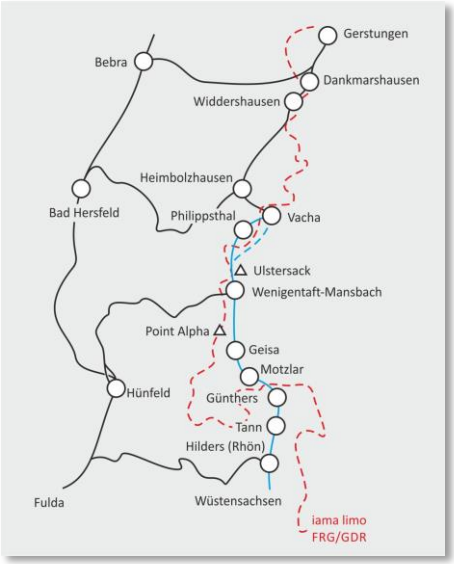
Die Eisenbahn im Ulstertal

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs gab es vier Möglichkeiten mit der Bahn von Fulda nach Eisenach zu fahren. Heute bleibt nur noch eine, nämlich die übliche Strecke durch Bebra bzw durch das Bahnhofsgelände von Bebra. Die anderen Strecken waren die von Hünfeld durch Wenigentaft-Mansbach (W.-M.) (s. FE 3/2015), die von Bad Hersfeld durch Heimboldshausen und die hier beschriebene Linie. Ich beziehe mich also heute auf eine der nicht mehr existierenden Strecken in der Rhön, die im Tal der Flüsse Ulster und Werra.

Die Trassen wurde in Teilen kurz nach 1900 von den damaligen Preußischen Staatsbahnen gebaut, nach den Gesetzen Preußens, das seinerzeit in großen Teilen Deutschlands regierte.

In Fulda begann die eingleisige Strecke nach

nur unutrakaj. Tra *Hilders* kondukis fervojo suden ĝis *Wüstensachsen* kaj norden tra *Tann (Rhön)* en la direkton al Turingio. Tie kvazaŭ komenciĝis la itinero al *Vacha*, kies trakoj kuŝis kaj en Hesio kaj en Turingio. La fervojo servis al la loĝantaro de tiu iom fora regiono, por la evoluigo kaj por la transporto de la laboristoj al la tiea kalia industrio, speciale al *Unterbreizbach*, *Heimboldshausen* kaj *Herin-*

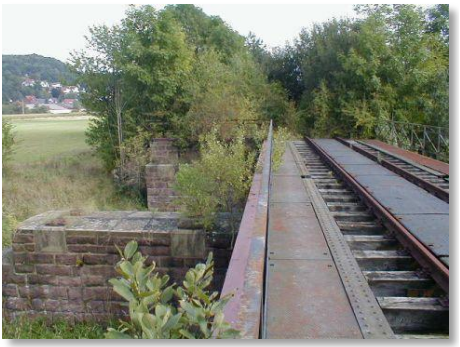


Viktimo de la divido – la Ulster-vala fervojo
Opfer der Teilung – die Ulstertalbahn

gen (Werra). Kiel konate post la Dua Mondmilito la soveta armeo okupis la teritorion de Turingio kaj la usona armeo tiun de Hesio. La koncernaj instancoj de ambaŭ armeoj kontraktis ke ambaŭ fervojoj havu la permeson uzi la sekciojn sur la respektiva alia teritorio, do la DR la sekcion de *W.-M.* gis *Philippsthal/Vacha* kaj de *Vacha* al *Widdershausen/Dankmarshausen* kaj la DB resp. DR-okcid. de *Philippsthal* al *Gerstungen* tra *Heimboldshausen*.
La lasta stacio sur la okcidenta flanko estis *Günthers* kaj la unua sur la orienta flanko *Motzlar*. Post la okupacio la trajntrafiko inter la du stacioj estis ĉesigata, sed la vojaĝantoj povis veturi per la DB resp. ĝis 1949 la DR-okcid. al *Günthers*, transpasi piede aŭ bicikle

Hilders. Abgesehen von einem zweigleisigen Abschnitt zwischen Vacha und Heimboldshausen waren auch die anderen Strecken eingleisig. Durch Hilders führte die Bahn nach Süden bis Wüstensachsen und nach Norden durch Tann(Rhön) in Richtung Thüringen. Dort begann gewissermaßen der Fahrweg nach Vacha, dessen Gleise sowohl in Hessen, als auch in Thüringen lagen. Die Eisenbahn diente den Einwohnern dieser etwas abgelegenen Region, der Entwicklung und dem Transport der Arbeiter zur dortigen Kali-Industrie, insbesondere nach Unterbreizbach, Heimboldshausen und Heringen(Werra). Wie bekannt besetzte die sowjetische Armee nach dem Zweiten Weltkrieg das Gebiet Thüringens und die amerikanische Armee das Hessens. Die zuständigen Stellen beider Armeen vereinbarten, dass beide Eisenbahnen die Erlaubnis haben sollten, die Abschnitte auf dem jeweils anderen Gebiet zu nutzen, also die DR den Abschnitt von W.-M. bis Philippsthal/Vacha und von Vacha bis Widdershausen/Dankmarshausen und die DB bzw. die DR-West von Philippsthal nach Gerstungen durch Heimboldshausen.
Der letzte Bahnhof auf der westlichen Seite war Günthers und der erste auf östlicher Seite Motzlar. Nach der Besetzung wurde der Zugverkehr zwischen den beiden Bahnhöfen eingestellt, aber die Reisenden konnten mit der DB bzw. bis 1949 der DR-West nach Günthers fahren, zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Grenze passieren und von Motzlar mit der DR weiterfahren. Die Strecke wechselte sechsmal(!) das Territorium, was aber vor 1945 überhaupt nicht störte. Nach dem Übergang bei Günthers folgte etwa 12 km auf DDR-Gebiet bis W.-M. Gleich hinter diesem Knotenpunkt war die Strecke zweimal (1000m im Ulstersack und danach weitere 410m, ohne Halte), führte danach nach Thüringen und wechselte nach Unterbreitzbach wieder auf hessisches Gelände (2 km mit dem Halt Philippsthal Süd) um schließlich den Ort Vacha zu erreichen.
Bis 1952 fuktionierte der Interzonenverkehr

la limon kaj daŭrigi ekde *Motzlar* pere de la DR. La linio gis *Vacha* ŝanĝis sesfoje(!) la teritorion, kio tamen antaŭ 1945 tute ne ĝenis. Post la transiro ĉe *Günthers* sekvis ĉirkaŭ 12 km sur GDR-tereno ĝis *W.-M.* Tuj post tiu nodopunkto la linio du fojojn estis en Hesio (1000 m en *Ulstersack* kaj poste pliajn 410 m, sen haltejoj), rekondukis poste al Turingio kaj post *Unterbreizbach* denove pasis al hesia



Ulster-ponto apud Philippsthal / Ulster-Brücke bei Philippsthal
Foto: Reiner Schruft WikiMedia

teritorio (2 km kun la haltejo *Philippsthal Süd*) por fine atingi la lokon *Vacha*.

Ĝis 1952 la interzona trafiko pli-malpli funkcis, krom la interrompo priskribita. La DB ekspluatis la linion ĝis *Günthers*, la DR inter *Unterbreizbach* kaj *Motzlar* kun kelkaj ŝanĝoj ne ĉiam indikitaj en la horaro. La celo de la GDR estis, eviti veturojn sur la okcidentaj liniosekcioj, ĉar oni volis malhelpi la fuĝon de homoj el la trajnoj kiuj haltas tie aŭ nur traveturas la alian teritorion.

La limfortigo flanke de la GDR en somero 1952 malebligis veturi en la *Ulster*-valo. Tiam la DR formuntis la trakojn sur sia tereno (=GDR) kaj la stacidomoj farigis loĝdomoj.

Ĉar en *Unterbreizbach* estis granda kalio-minejo kaj la GDR volis havi trakojn sen tuŝo de la okcidento, oni konstruis dum nur kelkaj monatoj en la jaro 1952 novan linion de tie rekte al *Vacha*, por transporti la minej-produktojn kaj la laboristojn. La konstruo fariĝis granda peno pro la malfavora tereno. En *W.-M.* la linio renkontiĝis kun tiu el *Hünfeld* kaj mehr oder weniger, abgesehen von der beschriebenen Unterbrechung. Die DB betrieb die Strecke bis Günthers, die DR zwischen Unterbreitzbach und Motzlar mit einigen Veränderungen, die nicht immer im Fahrplan standen. Das Ziel der DDR war, Fahrten auf den westlichen Streckenabschnitten zu vermeiden, weil man die Flucht von Menschen aus den Zügen verhindern wollte, die halten oder nur das andere Territorium durchfahren. Die Grenzbefestigung durch die DDR im Sommer 1952 machte die Fahrt durch das Ulstertal unmöglich. Die DR baute dann die Gleise auf ihrem Gebiet (=DDR) ab, und die Bahnhofsgebäude wurden zu Wohnhäusern.

Weil sich in Unterbreizbach eine große Kaligrube befand und die DDR Gleise ohne Berührung mit dem Westen haben wollte, baute man binnen weniger Monate im Jahr 1952 eine neue Strecke von dort direkt nach Vacha, um die Erzeugnisse der Grube und die Arbeiter zu befördern. Der Bau wurde zu einer großen Mühe wegen des ungünstigen Geländes. In W.-M. begegnete die Strecke der aus Hünfeld und in Heimboldshausen der Strecke der Hersfelder Kreisbahn. Während meines Besuchs im Jahr 1988 im „Ulster-Sack“ bei W.-M. lagen die Gleise noch auf dem hessischen Teil, obwohl mit viel Gras zwischen den Schwellen. Durch den Grenzzaun konnte ich sehen, dass auf der anderen Seite alles weg war. Einige Jahre später las ich, dass dort Diebe vorgetäuscht hätten, sie seien beauftragt worden die Bahnanlagen zu entfernen. Ein aufmerksamer Anwohner habe daran gezweifelt, die Polizei benachrichtigt und den Abtransport des teilweise schon demontierten Materials verhindert. Auf dem Weg von Motzlar nach Vacha liegt auch das Städtchen / der Bahnhof Geisa. Diese Region erlangte während des Kalten Kriegs den unangehmen Ruf, die Stelle zu sein, an der die sowjetische Armee im Falle eines (heißen) Krieges den Angriff auf den Westen beginnen würde. Glücklicherweise ist das nicht geschehen. Bei Geisa gibt es heute das Museum „Point Alpha“ (nach einer amerikanischen Armee-Basis)

en *Heimboldshausen* kun la linio de la *Hersfelder Kreisbahn*. Dum mia vizito en la jaro 1988 en la *"Ulster-Sack"* ĉe *W.-M.* la trakaro ankoraŭ kuŝis sur la hesia parto, kvankam kun multe da herboj inter la ŝpaloj. Tra la limbarilo mi povis vidi ke je la alia flanko ĉio estis for. Kelkajn jarojn poste mi legis ke ŝtelistoj tie estis ŝajnigintaj ke ili estas komisiitaj forpreni la fervojajn instalajojn. Sed iu atentema loĝanto dubis pri tio, informis la policon kaj tiel malhelpis la fortransporton de la materialo, parte jam demuntita. Survoje de *Motzlar* al *Vacha* situas ankaŭ la urbeto/stacio *Geisa*. Tiu regiono dum la Malvarma Milito akiris la malagrablan famon esti la loko, ĉe kiu la soveta armeo en kazo de (varmega) milito komencus ataki la okcidenton. Feliĉe ke tio ne okazis. Apud *Geisa* nuntempe ekzistas la muzeo *"Point Alpha"* (laŭ usona armea bazo) pri la siatempa situacio. Oni montras tie konservitajn liminstalaĵojn je ambaŭ flankoj de la iama limo. La muzeo estas ofta celo por lernejanoj kaj famas kiel memorigilo pri la juna historio.

La *Hersfelder Kreisbahn* ripete rolis kiel helpanto, kiam pro politikaj kaŭzoj (1945/46, 1952/54 kaj 1967/69) la linio tra la soveta zono resp. GDR al *Gerstungen* (vidu FE 3/12) estis barita (inter *Widdershausen* kaj *Dankmarshausen*) por fortransporti la kalion el la minejoj en *Heringen* kaj *Heimboldshausen*. Post 1972 - tiam validiĝis la trafik-traktato inter ambaŭ germanaj ŝtatoj - tio ne plu okazis. Inter *Vacha* kaj *Gerstungen* estis ankaŭ tereno de la DB resp. BRD, kiun la trajnoj de la DR devis traveturi, nome la insula sekcio (ambaŭflanke DR-linioj) de *Philippsthal* ĝis *Widdershausen*. Tie kelkfoje okazis kvereloj ĉar la DR baris la trajntrafikon aŭ postulis tro da mono por la uzado de la trakoj. Post kiam la DR, kiu ja estis konstruinta la novan linion de *Unterbreizbach*, ne plu bezonis la linion tra la teritorio de Hesio, la sekcio de *Philippsthal* al *Vacha* estis demuntata fare de la DB.

Sed ankaŭ sur la okcidenta flanko la trajnoj konstante malpliiĝis, ĝis oni decidis fini la priservon kaj formunti la relojn. Restis nur parto über die damalige Lage. Man zeigt dort erhaltene Grenzanlagen beiderseits der ehemaligen Grenze. Das Museum ist ein häufiges Ziel für Schüler und ist bekannt als Erinnerung an die junge Geschichte.



Fervoja ponto apud Vacha trans vojon kaj akvon
Eisenbahnbrücke bei Vacha über Weg und Wasser
(Foto: Reiner Schruft, WikiMedia)

Die Hersfelder Kreisbahn übernahm wiederholt die Rolle des Helfers, wenn aus politischen Gründen (1945/46, 1952/54 und 1967/69) die Strecke durch die sowjetische Zone bzw. die DDR nach Gerstungen (s. FE 3/12) gesperrt war (zwischen Widdershausen und Dankmarshausen), um das Kali aus den Gruben in Heringen und Heimboldshausen abzufahren.

Nach 1972 – dann trat der Verkehrsvertrag zwischen beiden deutschen Staaten in Kraft – geschah dies nicht mehr. Zwischen Vacha und Gerstungen gab es noch Gelände der DB bzw. der BRD, das Züge der DR durchfahren musste, namentlich den Inselabschnitt (beiderseits DR-Strecken) von Philippsthal bis Widdershausen. Dort gab es hin und wieder Querelen, weil die DR den Zugverkehr sperrte oder zu viel Geld für die Gleisnutzung verlangte. Nachdem die DR, die ja die neue Strecke von Unterbreizbach gebaut hatte, die Strecke durch das Gebiet von Hessen nicht mehr brauchte, wurde der Abschnitt von Philippsthal nach Vacha durch die DB zurückgebaut.

Aber auch auf der westlichen Seite wurden die Züge immer weniger, bis man beschloss, die Bedienung zu beenden und die Schienen

de la linio norde de *Hilders*. Ĝi servis kiel klienta trako ĉar la persona trafiko ĉesis tie en la jaro 1961.
De la iamaj linioj hodiaŭ nenio plu estas videbla. Nur ankoraŭ kelkfoje aperas ŝotro kaj forgesitaj restaĵoj. Intertempe ankaŭ ne plu ekzistas la linioj de *Fulda* al *Hilders* ktp. kaj tiuj de la *Hersfelder Kreisbahn* kaj en 1986 ankaŭ la vartrafiko al *Gerstungen* estis ĉesigata. Nur la industrian trakon al la kalifabriko en Hattorf oni ankoraŭ uzas.
La traceoj servas parte nun - kiel en multaj aliaj kazoj - kiel biciklaj vojoj. Pri reaktivado de la fervojo ni ne plu sonĝu.

abzubauen. Es blieb nur ein Teil der Strecke nördlich von Hilders. Er diente als Anschlussgleis, weil der Personenverkehr im Jahr 1961 endete.
Von den ehemaligen Strecken ist heute nichts mehr zu sehen. Nur hin und wieder tauchen Schotter und vergessene Überbleibsel auf. Inzwischen existieren auch die Strecke von Fulda nach Hilders und weiter und die Strekken der Hersfelder Kreisbahn nicht mehr, und im Jahr 1986 wurde auch der Güterverkehr nach Gerstungen eingestellt.
Die Trassen dienen nun zum Teil – wie in vielen anderen Fällen – als Fahrradwege.
Von der Reaktivierung der Eisenbahn sollten wir nicht weiter träumen

Walter Ullmann (trad. Ullmann)

Zamenhof-placo en Herzberg



Inaŭgurantoj sur la nova Zamenhof-placo
Teilnehmer der Einweihung auf dem neuen Zamenhof-Platz
Foto: Bodo Ehrlich

La centa datreveno de lia morto la 14-an de Aprilo 1917 ĉie en la mondo estis okazo rememorigi pri Ludoviko Zamenhof kaj lia verko. Herzberg, depost pli ol dek jaroj “la Espe-

Zamenhof-Platz in Herzberg

Die hundertste Wiederkehr seines Todestages am 17. April 1917 war überall in der Welt Gelegenheit, an Ludwig Zamenhof und sein Werk zu erinnern. Herzberg, seit mehr als zehn Jahren „die Esperanto-Stadt“ beging nicht nur diesen Tag, sondern errichtete mit der Einweihung des Zamenhof-Platzes etwas Bleibendes.
Unter den Augen einer respektablen Teilnehmerschaft und sogar aus Island angereisten



Michaela Stegmaier (Prezidantino de Germana Esperanto-Junularo), Zsofia Kórody (Interkultura Centro Herzberg), Wolfgang Weippert (Adjunkta urbestro de Herzberg – La Esperanto-Urbo)
Foto: Bodo Ehrlich

ranto-urbo", ne nur solenis tiun tagon sed per inaŭguro de la Zamenhof-placo instalis ion daŭran. Sub la okuloj de respektinda parto-prenantaro kun gastoj alvojaĝintaj eĉ el Islando Wolfgang Weippert, la adjunkta urbestro de la Esperanto-urbo, Zsofia Kórody kaj Peter Zilvar de la Interkultura Centro Herzberg kaj Michaela Stegmaier, la nova prezidantino de Germana Esperanto-Junularo malkovris la dediĉan tabulon sur la placo apud la akvorado. Oni tostis kaj festis dum la Esperanto-ĥoro el Halle (Saale) ofertis la muzikan kadron.
Bodo Ehrlich reprezentis la germanajn fervojajn esperantistojn.

Guido Brandenburg

Gästen enthüllten Wolfgang Weippert, stellvertretender Bürgermeister der Esperanto-Stadt, Zsofia Kórody und Peter Zilvar vom Interkulturellen Zentrum Herzberg und Michaela Stegmaier, die neue Vorsitzende der Deutschen Esperanto-Jugend auf dem Platz neben dem Wasserrad die Widmungstafel. Man stieß an und feierte, während der Esperanto-Chor aus Halle (Saale) für den musikalischen Rahmen sorgte.
Bodo Ehrlich vertrat die deutschen Eisenbahner-Esperantisten

(trad. Brandenburg)

Somero

Vi belaj tagoj de somero,
Momentrapide pasas vi;
Ne floros rozoj sur la tero,
Kaj ne odoros plu tili'.

Malĝojas mi jam antaŭsente,
Ke ĉio bela pasos for,
Vidante, ke en pluv' silente
Surteren falas arboflor'.

(trad. Manfred Retzlaff)

Sommer

Ihr wunderschönen Sommertage,
Wie Augenblicke eilt ihr hin.
Wie bald, so ist's nur eine Sage,
Dass Linden duften, Rosen blühn.

Mich überrieselt schon die Trauer,
Wie schnell vergeht die schöne Welt,
Wenn leis im warmen Sommerschauer
Die Blüte aus den Bäumen fällt.

Klaus Groth

Redaktofino por FE 03/2017 estos la 15.08.2017		Redaktionschluss für FE 03/2017 ist 15.08.2017	
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
Kotizkonto:		Beitragskonto:	
Nomo	BSW Esperanto Essen	Name	BSW Esperanto Essen
IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63	IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63
BIC:	GENODED1SPE	BIC:	GENODED1SPE
Donacoj estas bonvenaj sur konto:		Spenden sind willkommen auf dem Konto:	
Nomo	Karl Bernhard GEFA	Name	Karl Bernhard GEFA
IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29	IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29
BIC:	GENODEF1S12	BIC:	GENODEF1S12