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 2017

Supera potenco

Höhere Gewalt



Ordigaj laboroj apud Leipzig
(vd. paĝo 2, bildo: muntobildo)

Aufräumarbeiten bei Leipzig
(s. Seite 2, Bild: Collage)

Karaj gelegantoj 2
Fino de la papera bileto? 3
Terminologia angulo 4
Murg-vala historio 5
Iamaj fervojoj en la Harc-montaro 9
Prerow 2018 11
GEFA-anoncoj, redakcio 12

Liebe Leserinnen und Leser 2
Ende der Papierfahrkarte? 3
Terminologische Ecke 4
Eine Murgtal-Geschichte 5
Ehemalige Eisenbahnen im Harz 9
Prerow 2018 11
GEFA-Mitteilungen, Redaktion 12



Karaj gelegantoj,

la avertoj alvenis sufiĉe frue, pri „Xavier“ kaj la sekvoj. Sed kion tio signifis por ni individuaj vojaĝantoj – resti hejme, elekti aliajn trafikilojn, aŭ suprenigi la kolumon kaj sentime faligi sin en la amasojn? Kompreneble ni faras precize tion. Kiel fervojistoj ni konas la sistemon kaj scias kiel serĉi alternativajn vojojn. Kaj ni scias ankaŭ kiam nur ankoraŭ fatalismo helpas elteni la cirkonstancojn.

La vojoj al *Baiersbronn* sekve estis tre diversaj kaj tre diverslongaj. Iuj nenion estis rimarkintaj. Aliaj venis laŭ nekonataj padoj kun kelkhora malfruo. Triaj tranoktis en spontanee serĉita hotelĉambro kaj esperis pri pli bonaj tempoj.

Tio ĉio ne instigos nin estonte preni la aŭtomobilon.

La informoj el la klimato-konferenco, al kiu invitis nia federacia urbo *Bonn*, substrekas plian fojon, ke ni tiel nur pli grandigus la problemon, pri kies sekvoj ni nun plendas.

Tiel ni argumentas kompreneble ankaŭ kontraŭ eksteruloj. Certe tiaj ŝtormoj estas sorto ne influebla de la fervojo. Influeblaj tamen estas la sekvoj por la fervoja trafiko.

La ripročojn, ke la arboj falintaj sur la trakojn ja ne subite staris tiel proksime, ke la trupoj kun la motorsegiloj havas tro longajn vojojn de siaj disponlokoj, ke mankas veturiloj por rapide reordigi la horaran takton post funkcia interrompo – tiujn ripročojn ni nur povas rifuti atentigante pri la ekonomieco kaj la promeso pripensi solvojn.

Tio sendube okazas. Eble helpas ankaŭ ĉesigi la kontinuan centralizon kaj fortigi de regionajn strukturojn?

La prelego pri la revivigo de la *Murg*-vala linio, kiun ni povis sekvi dum la jarkunveno en

Liebe Leserinnen und Leser,

die Warnungen kamen früh genug, vor „Xavier“ und den Folgen. Aber was hieß das für uns einzelne Reisende – zu Hause bleiben, andere Verkehrsmittel wählen, oder den Kragen hochschlagen und sich in das Gewühl stürzen? Natürlich machen wir genau das. Als Eisenbahner kennen wir das System und wissen wie man alternative Wege sucht. Und wir wissen auch, wann nur noch Fatalismus hilft, die Umstände zu ertragen.

Die Wege nach Baiersbronn waren folglich sehr unterschiedlich und sehr unterschiedlich lang. Einige hatten gar nichts gemerkt. Andere kamen auf unbekannten Pfaden mit mehrstündiger Verspätung. Dritte übernachteten in einem spontan gesuchten Hotelzimmer und hofften auf bessere Zeiten.

Das alles wird uns nicht dazu veranlassen, in Zukunft das Auto zu nehmen.

Die Nachrichten aus der Klima-Konferenz, zu der unsere Bundesstadt Bonn eingeladen hat, unterstreichen einmal mehr, dass wir so nur das Problem vergrößerten, über dessen Folgen wir uns jetzt beklagen.

So argumentieren wir natürlich gegenüber Außenstehenden. Sicherlich sind solche Stürme schicksalhaft und nicht von der Bahn zu beeinflussen. Zu beeinflussen sind jedoch die Folgen für den Zugverkehr.

Den Vorwürfen, die Bäume, die auf die Gleise gefallen seien, hätten ja nicht plötzlich so nah gestanden, die Trupps mit den Motorsägen hätten zu lange Wege von ihren Einsatzstellen, es seien keine Fahrzeuge vorhanden um den Fahrplantakt nach einer Betriebsunterbrechung schnell wieder in Ordnung zu bringen – diesen Vorwürfen können wir nur mit dem Verweis auf die Wirtschaftlichkeit begegnen und dem Versprechen, über Lösungen nachzudenken.

Das geschieht zweifellos. Vielleicht hilft es auch, die kontinuierliche Zentralisierung zu beenden und regionale Strukturen zu stärken?

Der Vortrag über die Wiederbelebung der Murgtal-Bahn, den wir während der Jahres-

Baiersbronn, montris kian efikon tiaj klopodoj povas havi.
Sed se mi unu fojon rajtas protesti: Ĉu ne sufiĉis per Xavier ĝeni la GEFA-kunvenon en *Baiersbronn*? Kial tio pro ŝtormo „Herwart“ dum la kunsido de la GEA-konsilantaro en *Herzberg* tri semajnojn poste devis denove okazi?

Protestoj ne estas akceptataj?



Nu bone …

Guido Brandenburg

tagung in Baiersbronn verfolgen konnten, hatte gezeigt, welche Wirkung solche Bemühungen haben können.
Aber wenn ich mich einmal beschweren darf: Hat es nicht gereicht, mit Xavier das GEFA-Jahrestreffen in Baiersbronn zu stören? Warum musste das mit „Herwart“ bei der DEB-Verbandsratssitzung in Herzberg drei Wochen später wieder passieren?

Beschwerden werden nicht angenommen?

Na, gut …

Guido Brandenburg

Fino de la papera bileto?

La gazetaro entuziasme raportas, ke trajnvojaĝantoj baldaŭ ne bezonos plu biletojn. Kompreneble la servoj de la fervojo ne estu senkostaj. Temas pri la papera bileto, kiun ni ĝis nun aĉetis ĉe giĉeto, ĉe aŭtomato aŭ per reta mendo. La bileto pri kiu Richard Lutz, estrarprezidanto de DB, laŭdire sonĝas estonte estu la telefono, pli vere la poŝtelefono, tiu, per kiu ni ne nur telefonas sed ankaŭ komunikas en la interreto.
En langdistancaj trajnoj intertempe sendependende de la klaso estas disponebla sendrata retaliro. En regiona trafiko tio ne plu longe daŭros.



La principo de la poŝtelefona bileto estas: Enirante la trajnon la aparato sin aŭtomate registras en la sendrata loka reto (WLAN). Kiu eliras, interrompas la konekton. Interligante numeron de la trajno, la lokon de registriĝo kaj la lokon de interrompo kun la identeco de la posedanto kaj ties kontonumero, estas disponeblaj ĉiuj parametroj por fakturi la vojaĝon kaj havigi la monon.
Kompreneble la afero ne estas tiel simpla kiel ĝi sonas. Kio pri ŝtelita aparato? Kio okazas se

Ende der Papierfahrkarte?

Die Presse berichtet begeistert, dass Zugreisende bald keine Fahrkarten mehr brauchen werden. Natürlich werden die Dienste der Eisenbahn nicht kostenlos. Es geht um die Papierfahrkarte, die wir bisher am Schalter, am Automaten oder mit Bestellung im Netz gekauft haben. Die Fahrkarte von der Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DB, angeblich träumt, soll in Zukunft das Telefon sein, genauer das Smartphone, das, mit dem wir nicht nur telefonieren, sondern auch im Internet kommunizieren.
In Fernzügen ist mittlerweile unabhängig von der Klasse drahtloser Internetzugang verfügbar. Im Regionalverkehr wird das nicht mehr lange dauern.
Das Prinzip der Smartphone-Fahrkarte ist: Beim Einsteigen in den Zug registriert sich das Gerät automatisch im lokalen Netz (WLAN). Wer aussteigt, unterbricht den Zugang. Durch Verbinden der Zugnummer, des Einwahlorts und des Orts der Unterbrechung mit der Identität des Besitzers und dessen Kontonummer sind alle Parameter verfügbar um die Reise abzurechnen und das Geld zu beschaffen.
Selbstverständlich ist die Sache nicht so einfach wie sie klingt. Was ist mit einem gestohlenen Gerät? Was passiert, wenn ich eine Zigarette auf dem Bahnsteig rauche? Werde ich

mi fumas cigaredon sur la kajo? Ĉu mi estas registrata jam sidante apud la vagono sur kajobenko? Kio estas pri personrilataj datumoj? Ĉu la fervojo rajtas ĉion scii pri la vojaĝkutimoj de siaj klientoj?
La sistemo ankoraŭ estas en eksperimenta fazo. Sed jam nun la parenca sistemo uzanta la bluajn „*Touch & Travel*“ (tuŝu kaj vojaĝu) ŝildojn malaperos.

Guido Brandenburg

registriert, wenn ich neben dem Wagen auf der Bahnsteigbank sitze? Was ist mit personenbezogenen Daten? Darf die Bahn alles wissen über die Reisegewohnheiten ihrer Kunden?
Das System ist noch in der experimentellen Phase. Aber schon jetzt wird das verwandte System verschwinden, das die blauen „Touch & Travel“-Schilder nutzt.

(trad. Brandenburg)



Kargotrajno de *Canadian Pacifc Railway* traveturas helican tunelo en la *Banff* nacia parko.
Ein Güterzug der Canadian Pacific Railway durchfährt einen Schraubtunnel im Banff-Nationalpark
(Foto: Voyager, WikiMedia)

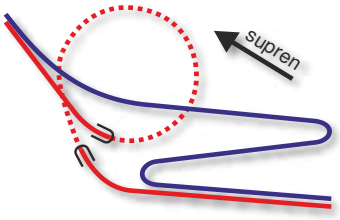
Terminologia angulo: Helicaj kaj returnaj tuneloj ĉe montaraj relvojoj

Se tereno montriĝas tro kruta por tie intencata trafikvojo, estas farendaj eksterordinaraj traceadoj. Dum ŝoseoj per tielnomataj "ĝirejoj" kun tre malgrandaj radiusoj povas esti traceataj zigzage supren (en la desegnaĵoj blue indikitaj), relvojoj pro siaj grandaj radiusoj necesigas kurbajn suprenirajn tunelojn.

Terminologische Ecke: Schraub- und Kehrtunnel bei Gebirgsbahnen

Erweist sich ein Gelände als zu steil für einen dort beabsichtigten Verkehrsweg, sind besondere Trassierungen vorzunehmen. Während Straßen durch sehr kleine Radien (in Esperanto "ĝirejoj") zickzackartig nach oben trassiert werden können (in den Zeichnungen blau dargestellt), verlangen Bahnkörper wegen ihrer

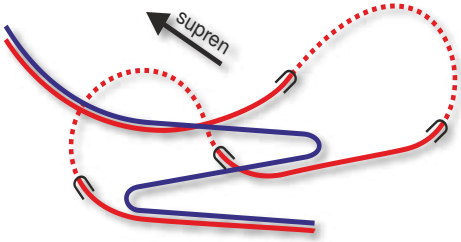
En la desegnaĵo la sago ĉi tie montras la direkton de intencita supreniro; la kruta deklivo situas subaflanke.



Helica tunelo / Schraubtunnel

Ĉe **helica tunelo** (maldekstra desegnaĵo) la trafikdirekto estas fine preskaŭ daŭrigata, ĉe simpla **returna tunelo** inversigata. Por ke ankaŭ per principo de returna tunelo la direkto fine estu daŭrigata, necesas kombinaĵo de du returnaj tuneloj (dekstra desegnaĵo).
Maloftaj esceptoj estas sentunelaj relvojhelicoj, ekzemple en itala *Brusio* aŭ en germana *Rendsburg* - tie por superponti ŝipnavigan kanalon en sufiĉa alteco.

großen Radien gebogene ansteigende Tunnel. In der Zeichnung zeigt der Pfeil hierbei die Richtung des beabsichtigten Anstiegs; der steile Abhang liegt an der unteren Seite.
Beim **Schraubtunnel** (linke Zeichnung) wird die Verkehrsrichtung am Ende annähernd beibehalten, beim einfachen **Kehrtunnel** umgekehrt. Soll auch mittels Kehrtunnel-Prinzip am



Du returnaj tuneloj / zwei Kehrtunnel

Ende die Richtung beibehalten werden, ist eine Kombination von zwei Kehrtunneln (rechte Zeichnung) nötig.
Seltene Ausnahmen sind offene Kehrschleifen, wie im italienischen Brusio oder im deutschen Rendsburg - dort um einen Schifffahrtskanal in ausreichender Höhe zu überbrücken.

Heinz Hoffmann

(trad. Hoffmann)

***Murg*-vala historio**

GEFA-Jarkunveno en *Baiersbronn*



La preparaj telefonaj konversacioj kun s-ro Stolz jam anoncis interesan vesperon. Li estis rekomendita de la hotelĉefo kiel fakulo pri la *Murg*-vala fervojo, kaj li menciis la nomon Dieter Ludwig, kiu eventuale povus ĉeesti por respondi kelkajn demandojn rilate la revivigon de tiu linio.
Dieter Ludwig estis multjara prezidanto de la ligo de germanaj trafikentreprenoj (VDV), funkcia gvidanto kaj ĝenerala direktoro de la *Albtal*-trafikasocio (AVG) kaj iniciinto de la

Eine Murgtal-Geschichte

GEFA-Jahrestreffen in Baiersbronn

Die vorbereitenden Telefongespräche mit Herrn Stolz kündigten schon einen interessanten Abend an. Er war uns vom Hotelchef empfohlen worden als Experte für die Murgtalbahn, und er brachte den Namen Dieter Ludwig ins Spiel, der vielleicht dabei sein könnte, um ein paar Fragen zur Wiederbelebung dieser Strecke zu beantworten.
Dieter Ludwig war langjähriger Vorsitzender des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Betriebsleiter und Geschäftsführer der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) und Initiator des Karlsruher Modells, das Verkehren von Straßenbahnen und Zügen auf gemeinsamen Gleisen ermöglicht. Es würde also

Karlsuhe-modelo ebliganta trafikadon de tramoj kaj trajnoj sur komunaj trakoj. Certe do ne temus nur pri kelkaj demandoj.

La tempospaco de sabato ĝis lundo, en kiu okazis la ĉijara jarkunveno estis iom eksterordinara. Sed tiu same kiel al maleblo aldoni pliajn restadotagojn montris kiel ŝatata tiu hotelo estas eĉ en aŭtuno - tamen tute prave kiel la ofertoj de la domo kaj la afabla zorgemo de la personaro konfirmis. La domo estas nepre rekomendinda bazo por longaj promenoj en freŝa aero.

Speciale nin fervojistojn interesis tamen la historio kaj la aktuala evoluo de la fervoja linio per kiu ni ĉiuj estis venintaj.

Kaj scivolaj ni estis pri la ascendo al *Freudenstadt* laŭ la plej kruta sekcio de la linio kiu markis la komencon de la ekskursa tago.

Rigardante la teknikajn kaj funkciajn problemojn, kiujn ĝi kaŭzis en pasintaj tempoj, ĝi estis kompare malspektakla.

La 50 promiloj, en la komenco nur venkeblaj helpe de dentorelo, specialaj lokomotivoj kaj dispartigo de la trajno en ne tro pezajn unuojn, de la malpeza motorvagono per siaj 800 ĉevalfortoj hodiaŭ estas majstrataj sen rimarkebla peno.



Krudaj trunkoj aŭ ĉarpentitaj akvotuboj estis produktaĵoj de la regiono.
Rohe Stämme oder geschreinerte Wasserleitungen waren Produkte der Region.

Mallonga piedvojo en la centron de *Freudenstadt* kondukis al la granda foira placo. Ekde tie ŝoforis nin kondukisto de „*Kurbähnle*“ (surstrata trajneto) tra stratoj kaj parkoj kaj klarigis al ni ĉion pri *Freudenstadt*, de la historio preter

wohl nicht nur bei ein paar Fragen bleiben. Der Zeitraum von Samstag bis Montag, in dem das diesjährige Jahrestreffen stattfand, war etwas außergewöhnlich. Aber dies zeigte ebenso wie die Unmöglichkeit weitere Aufenthaltstage anzuhängen, wie beliebt dieses Hotel sogar im Herbst ist - jedoch völlig zu Recht, wie die Angebote des Hauses und die freundliche Aufmerksamkeit des Personals bestätigten. Das Haus ist als Basis für lange Spaziergänge an der frischen Luft unbedingt zu empfehlen.



Besonders uns Eisenbahner interessierte aber die Geschichte und die aktuelle Entwicklung der Eisenbahnstrecke, über die wir alle angereist waren. Und neugierig waren wir auf den Aufstieg nach Freudenstadt entlang dem steilsten Abschnitt der Strecke, der den Anfang des Ausflugstages markierte.

Angesichts der technischen und betrieblichen Probleme, die er in früheren Zeiten gemacht hat, war er vergleichsweise unspektakulär. Die 50 Promille, anfänglich nur mit Zahnschiene, speziellen Lokomotiven und Zerlegen des Zuges in nicht zu schwere Einheiten zu bewältigen, werden von dem Leichttriebwagen mit seinen 800 Pferdestärken heute ohne merkbare Anstrengung gemeistert.

Ein kurzer Fußweg in die Innenstadt führte zum großen Marktplatz. Von dort aus chauffierte uns der Fahrer des „Kurbähnle“ durch die Straßen und Parks und erklärte uns alles über Freudenstadt, von der Geschichte über Prominenz und Industriebetriebe bis zum Angebot in den (am Sonntag natürlich geschlos-

la famuloj kaj la industriaj entreprenoj ĝis la ofertoj en la (dimanĉe kompreneble fermitaj) magazenoj. La frostotremantoj kunprenis la konsolon, ke en la venonta jaro la vagonoj estos ambaŭflanke fermeblaj.

Fine de la 16-a jarcento duko Friedrich I. el Virtembergo fondis la urbon pro strategiaj motivoj. Li celis subteni la lokan minejojn kaj metiistojn kaj volis allogi protestantismajn religiajn rifuĝintojn kiel laboristojn. La koncepton de la sur desegnotabulo planita urbo ni povis studi en la urba muzeo lokita en impresa trabfaka iama urbodomo meze de la forira placo. Kiel preskaŭ ĉiuj konstruaĵoj en la urbocentro ĝi estis detruata en la lastaj semajnoj de la Dua Mondmilito kaj poste rekonstruata. La muzeo provizas buntan kolekton de laboriloj, bildoj, kostumoj kaj aliaj historiaj atestantoj kaj estas nepre rekomendinda vizitocelo.



La kondukisto klarigas al ni la krutsekcian butonon.
Der Fahrer erklärt uns die Steilstreckentaste.

Antaŭ eniri la trajnon, kiu portu nin trans la 50 promiloj reen al *Baiersbronn* la kondukisto nin unue devis konvinki pri la funkcio de la bremsiloj.

Plia impresa muzeo, en *Baiersbronn*, alproksimiĝas al la historio de la regiono tra mitoj kaj fabeloj. Wilhelm Hauff, la frue mortinta poeto, en la „malvarma koro“ rakontas pri laboro kaj mizero de la enloĝantoj de la Nigra Arbaro kiuj vivtenis sin kiel arbarlaboristoj, lignoflosigistoj, karbistoj kaj vitrofaristoj.

La Hauff-muzeo enfantazie vekas la malfeliĉan Petron, la vitrovireton kaj la holandan Misenen) Kaufhäusern. Die Frierenden nahmen den Trost mit, dass im kommenden Jahr die Wagen beidseitig geschlossen werden können.

Ende des 16. Jahrhunderts gründete Herzog Friedrich I. aus Württemberg die Stadt aus strategischen Motiven. Sein Ziel war, den örtlichen Bergbau und die Handwerkerschaft zu unterstützen, und er wollte protestantische Glaubensflüchtlinge als Arbeitskräfte anlocken. Das Konzept der auf dem Reißbrett geplanten Stadt konnten wir im Stadtmuseum studieren, das in einem beeindruckenden ehemaligen Fachwerk-Rathaus inmitten des Marktplatzes untergebracht ist. Wie fast alle Gebäude im Stadtzentrum wurde es in den letzten Wochen des Zweiten Weltkriegs zerstört und später wiederaufgebaut. Das Museum hält eine bunte Sammlung von Werkzeugen, Bildern, Trachten und anderen Zeitzeugen bereit und ist als Besuchsziel unbedingt zu empfehlen.

Vor Besteigen der Bahn, die uns über die 50 Promille zurück nach Baiersbronn bringen sollte, musste uns der Führer uns erst von der Funktion der Bremsen überzeugen.

Ein weiteres beeindruckendes Museum, in Baiersbronn, nähert sich der Geschichte der Region durch Mythen und Märchen. Wilhelm Hauff, der früh gestorbene Dichter erzählt im „kalten Herz“ von Arbeit und Elend der Einwohner des Schwarzwalds, die sich als Waldarbeiter, Holzflößer, Köhler und Glasmacher am Leben hielten. Das Hauff-Museum weckt den unglücklichen Peter, das Glasmännlein und den Holländermichel in der Phantasie und hilft dabei, sich diese schwierige Zeit vorzustellen.

Eine Spezialität des Hauses – ich hatte es vorher bereits gelobt – war am Nachmittag zu genießen. Und so konnten wir rund und satt von Kaffee, Kirschtorte und reichhaltigem Abendessen dem Bericht zuhören über den langen Weg von Rastatt nach Freudenstadt, von Baden nach Württemberg, den über 60 Jahre die Murgtal-Eisenbahnlinie gehen musste, bis sie mit Touristen- und Güterverkehr den

kelon, figurojn el la fabela mondo kaj helpas imagi tiun malfacilan tempon.

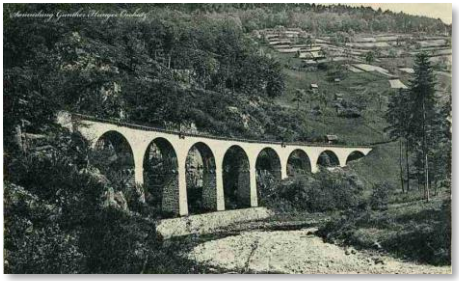


Flosigisto penas sur seka tereno.
Ein Flößer müht sich ab auf trockenem Untergrund.

Specialaĵon de la domo – mi estis laŭdinta ĝin jam antaŭe – eblis ĝui posttagmeze. Tiel do rondaj kaj sataj de kafo, ĉerizokuko kaj abunda vespermanĝo ni aŭskultis la raporton pri la longa vojo de *Rastatt* al *Freudenstadt*, de Badenio al Virtembergo, kiun dum 60 jaroj pene devis iri la *Murg*-vala fervoja linio ĝis ĝi per turista kaj vara trafiko povis porti la prosperon en la valon. La komence menciita D-ro Ludwig tiam sukcese priskribis la strategion, kiu ebligis la renesancon de la linio preskaŭ pereinta fine de la pasinta jarmilo – ideoj, kuraĝo, kaj regiona respondeco.
La „*Karlsruhe*-modelon“ kaj la historon de la *Murg*-vala linio ni volas trakti en pli posta eldono de la Fervoja Esperantisto.
Al la ĉijara kunveno ni invitis internacie, kaj efektive la partoprenantaro estis internacia. Ĉar IFEF uzis la germanan nacian kunvenon kiel okazon por estrarkunsido ni povis saluti gastojn el Danio, Italio kaj Francio, kiuj ne nur deĵore estis venintaj.
La ĉeesto de negermanoj estis unu el la deziroj, kiujn la GEFA-membroj esprimis en la enketo antaŭ du jaroj (vd. FE 1-2016). Esperantokurso estis la alia. Ĉilastan je nia bedaŭro ni ne povis plenumi pro manko de intereso. Por la venonta jaro ni promesas por ĝi fari pli da propagando.

Guido Brandenburg

Aufschwung in das Tal bringen konnte. Der anfangs bereits genannte Dr. Ludwig beschrieb dann erfolgreich die Strategie, die die Renaissance der Ende des vergangenen Jahrtausends fast eingestellten Strecke möglich machte - Ideen, Mut und regionale Verantwortung.
Auf das „Karlsruher Modell“ und die Geschichte der Murgtalbahn wollen wir in einer späteren Ausgabe des Fervoja Esperantisto eingehen.
Zur diesjährigen Versammlung hatten wir international eingeladen, und tatsächlich war die Teilnehmerschaft international. Weil IFEF das deutsche Treffen als Gelegenheit für eine Vorstandssitzung genutzt hat, konnten wir auch Gäste aus Dänemark, Italien und Frankreich begrüßen, die nicht nur dienstlich gekommen waren.



La Tennet-kanjona viadukto patronis por la simbolo de la GEFA-renkontiĝo.
Der Tennetschlucht-Viadukt stand Pate für das Logo des GEFA-Treffens.
(Foto: poŝtkarto/Postkarte)

Die Anwesenheit von Nichtdeutschen war ein Wunsch, den die GEFA-Mitglieder in der Umfrage vor zwei jahren ausgesdrückt hatten (s. FE 1-2016). Ein Esperanto-Kurs war der andere. Letzteren konnten wir zu unserem Bedauern wegen mangelnden Interesses nicht erfüllen. Für das kommende Jahr versprechen wir. dafür mehr Reklame zu machen.

(trad. Brandenburg



La fervoja muzeo en la stacidomo de *Vienenburg* kolektis inter alie malnovan regteknikon el la regiono - tie ĉi instalaĵoj el la mekanika kantoniga regejo *Steinfeld* inter *Oker* kaj *Vienenburg*.
Das Eisenbahnmuseum im Empfangsgebäude von Vienenburg hat unter anderem alte Sicherungstechnik aus der Region gesammelt – hier Anlagen der mechanischen Blockstelle Steinfeld zwischen Oker und Vienenburg
(Foto: Stefan Flöper, WikiMedia)

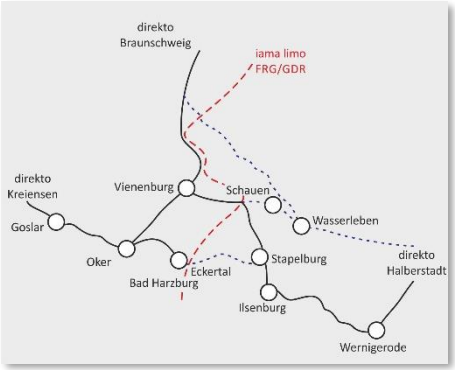
Iamaj fervojoj en la Harc-montaro

La Harc-montaro situas en la iama limregiono inter la GDR kaj la FRG, aŭ nuntempe inter Malsupra Saksio kaj Saksio-Anhalto. Ekzistis tie kelkaj fervojkonektoj de unu al alia flanko, kio antaŭ 1945 ne kaŭzis problemojn, poste tamen kondukis al konsiderindaj restriktoj.
Hodiaŭa temo estu du linioj de *Bad Harzburg*, al *Wernigerode* preter *Eckertal/Schauen* (inaŭgurita 1894) kaj al *Halberstadt* tra *Vienenburg/Schauen* (inaŭgurita 1869). La unua nur havis regionan signifon. La dua estis dutraka kaj uzata ankaŭ de longdistancaj trajnoj. Post la divido de Germanio kaj la kreo de du fervojaj retoj kaj du fervojaj administracioj ne plu

Ehemalige Eisenbahnen im Harz

Der Harz liegt in der ehemaligen Grenzregion zwischen der DDR und der BRD, oder heutzutage zwischen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Dort gab es einige Eisenbahnverbindungen von der einen auf die andere Seite, was vor 1945 keine Probleme verursachte, danach jedoch zu erheblichen Einschränkungen führte. Heutiges Thema sollen zwei Linien von Bad Harzburg sein, nach Wernigerode über Eckertal/Schauen (eröffnet 1894) und nach Halberstadt durch Vienenburg/Schauen (eröffnet 1869). Die erste hatte nur regionale Bedeutung. Die zweite war zweispurig und wurde auch von Fernzügen benutzt. Nach der

okazis trafiko trans la limon. Ekzistis nur kelkaj esceptoj, tamen ne laŭ horaro. Por la linio de *Vienenburg* en la orienton la aliancaj potencoj priparolis aktivigajn planojn. Tamen nenio okazis.



Ĝis 1955 trajnoj veturis de *Bad Harzburg* al *Eckertal*, kargotrajnoj eĉ ĝis 1957. Nur 1973 oni oficiale finis la trafikon. 1968 la stacidomo de *Eckertal* fariĝis hejmo por sporto kaj migrado de la Fervoja Sport-Asocio *Hannover*. Sur la alia flanko la trafiko funkciis ĝis *Stapelburg*, ekde 1961 nur ankoraŭ ĝis *Ilsenburg*. La trako tamen restis kuŝanta kaj servis al la NVA por materialtransporto. Dum nia vizito en la jaro 1975 en *Bad Harzburg* ni esploris iomete la regionon kaj estis ankaŭ en *Eckertal*. La orienta fervojo jam baldaŭ post militofino malmuntis la trakojn inter la limo kaj *Wasserleben*. Tuj post malfermo de la limo 1989 oni reaktivigis la liniosekcion *Ilsenburg-Stapelburg* ankaŭ por laŭregulaj pasaĝertrajnoj. Siatempe leviĝis la demando, ĉu ambaŭ linioj estu remalfermataj aŭ ĉu nur unu, kaj se jes, kiu. Pro ĝeneralaj konsideroj oni decidis por la reaktivigo apud *Vienenburg*, ankaŭ ĉar parto de la iama fervoja tereno en *Bad Harzburg* jam estis vendita. Tial parto de la linio devis esti nove traceata. Tio okazis en la jaro 1996. Je tiu okazo la stacio *Stapelburg* estis translokata pli proksimen al la vilaĝo. Nun oni do povas de *Bad Harzburg* preter *Vienenburg* senpere veturi al *Wernigerode*. La trajnoj ne plu haltas en *Schauen*. Ili ankaŭ ne povus tion, ĉar la linio ne plu tuŝas la lokon. Pri Teilung Deutschlands und der Schaffung zweier Eisenbahnnetze und zweier Eisenbahnverwaltungen fand kein Verkehr mehr über die Grenze hinweg statt. Es gab nur wenige Ausnahmen, jedoch nicht nach Fahrplan. Für die Linie von Vienenburg in den Osten besprachen die Alliierten Aktivierungspläne. Es geschah jedoch nichts. Bis 1955 fuhren Züge von Bad Harzburg nach Eckertal, Güterzüge sogar bis 1957. Erst 1973 beendete man offiziell den Verkehr. 1968 wurde das Bahnhofsgebäude von Eckertal ein Heim für Sport und Wanderungen des Eisenbahnsportvereins Hannover. Auf der anderen Seite lief der Verkehr bis Stapelburg, seit 1961 nur noch bis Ilsenburg. Das Gleis blieb jedoch liegen und diente der NVA für den Materialtransport. Während unseres Besuchs im Jahr 1975 in Bad Harzburg erkundeten wir ein wenig die Region und waren auch am Bahnhof von Eckertal.

Die Eisenbahn des Ostens demontierte schon bald nach Kriegsende die Gleise zwischen der Grenze und Wasserleben. Sofort nach der Öffnung der Grenze 1989 reaktivierte man den Streckenabschnitt Ilsenburg-Stapelburg auch für reguläre Personenzüge. Damals erhob sich die Frage, ob beide Linien wiedereröffnet werden sollte oder nur eine, und wenn ja, welche. Man entschied sich aus generellen Erwägungen für die Reaktivierung bei Vienenburg, auch weil ein Teil des ehemaligen Eisenbahngeländes in Bad Harzburg bereits verkauft worden war. Deswegen musste ein Teil der Strecke neu trassiert werden. Dies geschah im Jahre 1996. Bei der Gelegenheit wurde der



La aŭtoro 1975 antaŭ la stacidomo de Eckertal
Der Autor 1975 vor dem Bahnhofsgebäude von Eckertal

remalfermo de la iama linio tra *Eckertal* ne plu povas esti kalkulate.

Fontoj/Quellen:

- Grenze über deutschen Schienen, Eisenbahn-Kurier, Freiburg 1980
- Die Eisenbahnszene Band 2, Ritzau Verlag KG, 1991
- Die innerdeutsche Grenze und der Schienenverkehr, Ritzau Verlag KG, 1997

Bahnhof Stapelburg näher an das Dorf verlegt. Jetzt kann man also von Bad Harzburg über Vienenburg direkt nach Wernigerode fahren. Die Züge halten nicht mehr in Schauen. Sie könnten es auch nicht, weil die Strecke den Ort nicht mehr berührt. Mit einer Wiedereröffnung der ehemaligen Strecke durch Eckertal ist nicht mehr zu rechnen.

Walter Ullmann (trad. Ullmann)

Prerow 2018

2017 en la Nigran Arbaron, 2018 al la Balta Maro – tiel aspektas la planoj de GEFA por la jarkunvenoj.



La restoracio en la „Malnova Stacidomo *Prerow*“
Das Restaurant im Alten Bahnhof Prerow
(Foto: BSW)

Grava por ni estis la frua fikso de tempo kaj loko. Unuflanke spite la pozicion en la komencanta postsezono fariĝas pli malfacile trovi por ni konvenajn hotelojn. Aliflanke ni volas eviti koliziojn kun aliaj Esperanto-aranĝoj, faktoro kiu eventuale nin kostis jam partoprenantojn. La „Malnova Stacidomo *Prerow*“, kiel la nomo evidentigas, estas ĉarme renovigita kaj ŝanĝkonstruita stacidomo, ornamita per ĉiaj dekorelementoj de la malnova fervojo, kun restoracio en stilo de atendejo (nur ne tiel trablova).

Prerow 2018

2017 in den Schwarzwald, 2018 an die Ostsee – so sehen die Planungen der GEFA für das Jahrestreffen aus.

Wichtig war uns eine frühzeitige Festlegung von Zeit und Ort. Zum einen wird es trotz Lage in der beginnenden Nachsaison schwieriger, passende Hotels für uns zu finden. Zum anderen wollen wir Kollisionen mit anderen Esperanto-Veranstaltungen vermeiden, ein Umstand, der uns möglicherweise schon Teilnehmer gekostet hat.

Der „Alte Bahnhof Prerow“ ist, wie der Name nahelegt, ein charmant renoviertes und umgebautes Bahnhofsgebäude, geschmückt mit allerlei Versatzstücken der alten Eisenbahn, mit einem Restaurant im Stil eines Wartesaals (nur nicht so zugig).

Prerow war der Endpunkt der Darßbahn, die die Halbinsel mit dem Bahnhof Velgast an der Strecke Rostock–Stralsund verbunden hat. Zurzeit ist das Geschichte, weil die Darßbahn nicht mehr auf dem Darß endet, sondern bereits vor dem Prellbock in Barth.

Dass das nicht für immer sein muss, zeigen die schon recht weit gediehenen Bestrebungen für eine Reaktivierung. Der Bund, das Land und die Kommunen streiten sich „nur noch“ um die erforderlichen Investitionsmittel in erster Linie für die Sanierung des Bahndamms und für den Neubau der Brücke über den Meiningenstrom, der Verbindung des Saaler und des Bodstedter

Prerow estis la finpunkto de la *Darß*-fervojo, kiu konektis la duoninsulon kun la stacio *Velgast* ĉe la linio *Rostock-Stralsund*. Momente tio estas historio, ĉar la *Darß*-linio ne plu finiĝas sur *Darß*, sed jam antaŭ trakfina baraĵo en *Barth*.

Ke tio ne por ĉiame devas esti tia, montras la relative progresintaj klopodoj pri raktivigo. Ŝtato, lando kaj komunumoj „nur ankoraŭ“ disputas pri la bezonataj investrimedoj unuarange por la renovigo de la linia taluso kaj por la novkonstruo de la ponto trans la *Meiningen*-rivero, la interligo la *Saal*- kaj *Bodstedt*-bodeno kun la Balta Maro. Aŭskultinte la raporton pri la renesanco de la Murg-vala linio ni lernis esperi. Sed pri finkonstruo por ni ĝustatempa ni apenaŭ povos kalkuli. Ĝis tiam la vojo je la fino ĉiam kondukos laŭ la strato, aŭ de *Rostock* aŭ de *Barth*.



Ni vidu – kaj ni notu la daton:
26.-29.10.2018 GEFA-jarkunveno *Prerow*

Guido Brandenburg

Boddens mit der Ostsee. Den Bericht über die Renaissance der Murgtalbahn im Ohr haben wir gelernt zu hoffen. Aber mit einer für uns rechtzeitigen Fertigstellung werden wir kaum



La Meiningen-ponto / Die Meiningerbrücke
(Foto: Chriusha, WikiMedia)

rechnen können.

Bis dahin führt der Weg am Ende immer über die Straße, entweder von Rostock oder von Barth aus.

Schau'n wir mal - und notieren wir uns das Datum:
26.-29.10.2018 GEFA-Jahrestreffen Prerow.

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 01/2018 estos la 15.02.2018	
Eldono:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.
Redakcio:	Guido Brandenburg
Adreso:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt
Telefono:	02508-9107
Fakso:	02508-984511
Retpoŝto:	fervoja.esperantisto@t-online.de
Kotizkonto:	
Nomo	BSW Esperanto Essen
IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63
BIC:	GENODED1SPE
Donacoj estas bonvenaj sur konto:	
Nomo	Karl Bernhard GEFA
IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29
BIC:	GENODEF1S12

Redaktionschluss für FE 04/2017 ist 15.02.2018	
Herausgabe:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.
Redaktion:	Guido Brandenburg
Adresse:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt
Telefon:	02508-9107
Fax:	02508-984511
Email:	fervoja.esperantisto@t-online.de
Beitragskonto:	
Name	BSW Esperanto Essen
IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63
BIC:	GENODED1SPE
Spenden sind willkommen auf dem Konto:	
Name	Karl Bernhard GEFA
IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29
BIC:	GENODEF1S12