# 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 2019


## Post neatendita renkonto

## Nach unerwarteter Begegnung



La akcidente detruita Frisia Ponto
(vd. paĝo 3, foto: Spoorjan, WikiMedia)

Die durch Unfall zerstörte Friesenbrücke
(s. Seite 3, Foto Spoorjan, WikiMedia)


| | | | |
|---|---|---|---|
| Karaj gelegantoj | 2 | Liebe Leserinnen und Leser | 2 |
| Post neatendita renkonto | 3 | Nach unerwarteter Begegnung | 3 |
| Jarkunveno 2019 | 6 | Jahrestreffen 2019 | 6 |
| Sur la spuroj de'l kalifo | 9 | Auf den Spuren des Kalifen | 9 |
| GEFA-anoncoj, redakcio | 12 | GEFA-Mitteilungen, Redaktion | 12 |



**Karaj gelegantoj,**

kun kofroj plenaj da impresoj mi estas reveninta de la fervojista kongreso en Malago kaj de la germana kongreso en Neumünster. Montriĝis en ambaŭ refoje la vasteco de la temoj prezenteblaj kaj diskutindaj kaj la gamo de kulturaj aktivecoj por kiu nia komuna lingvo disponigas oportunan bazon – por teatro, poezio, kantoj pripensigaj samkiel gajaj.

La kongresoj estis ŝancoj prilumi la staton de la partoprenantaj asocioj kaj atentigi pri novaj ideoj kaj projektoj - kiel ekzemple la Esperanto-stacio Halbe prezentita en Malago de la iniciinto kaj posedanto Ralf Gion Fröhlich. Li aĉetis la dupartan stacidomon ĉe la linio 6142 Berlin-Görlitz, ne plu utiligatan de la fervojo, zorgis helpe de banko kaj la lando Brandenburg kaj pri solida financa fundamento kaj nun investas sian libertempon kaj tiun de libervolaj helpantoj en la ŝanĝkonstruajn kaj renovigajn laborojn fareblajn de amatoroj. Celo estas la oferto de seminaria centro por malgrandaj grupoj, kiuj povas tie loĝi kaj konferenci, sed ankaŭ ĝui la ĉarmon de la ĉirkaŭa pejzago. Avantaĝas la proksimeco al Berlin kaj la regiona trajno RB 24 ĉiuhore trafikanta inter Eberswalde kaj Senftenberg kaj liganta Halbe al Berlin. Ni raportos pri la projekto en unu el la sekvontaj eldonoj.

Mi volas atentigi pri nia oktobra jarkunveno en Bad Ems. Ĉar la aliĝilo nur povis esti publikigata en tiu ĉi eldono de nia organo, la tempo por aliĝo ne estas tiel longa kiel en la pasinta jaro.

Aliĝofino estos jam la 8-a de Julio. Do ne pripensu tro longe.



**Guido Brandenburg**

**Liebe Leserinnen und Leser,**

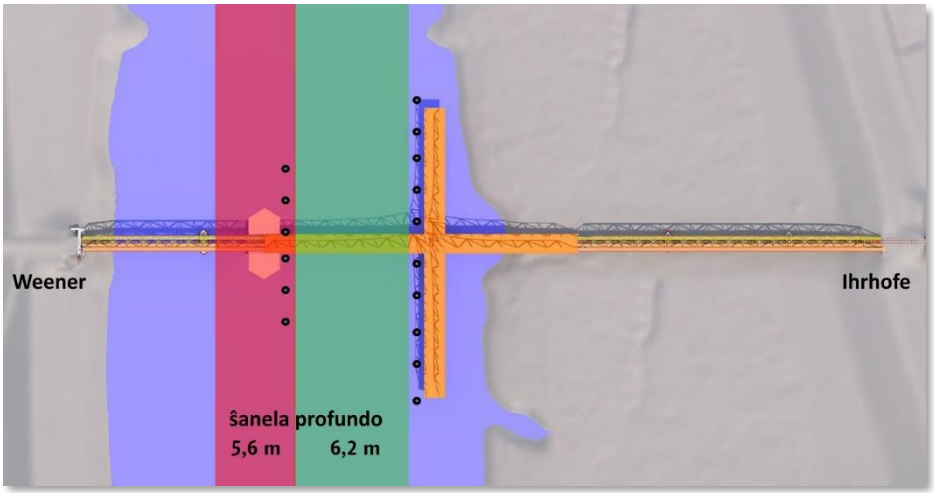
mit Koffern voller Eindrücke bin ich zuück vom Eisenbahner-Kongress in Málaga und vom deutschen Kongress in Neumünster. In beiden hat sich abermals die Bandbreite von Themen gezeigt, die vorgestellt und diskutiert werden können und der Umfang der kulturellen Aktivitäten, für die unsere gemeinsame Sprache eine nützliche Basis zur Verfügung stellt – für Theater, Poesie, nachdenkliche ebenso wie fröhliche Lieder.

Die Kongresse waren Chancen den Zustand der teilnehmenden Verbände zu beleuchten und auf neue Ideen und Projekte hinzuweisen – wie beispielsweise den Esperanto-Bahnhof Halbe, den der Initiator und Besitzer Ralf Gion Fröhlich in Málaga vorstellte. Er hat das zweiteilige Bahnhofsgebäude an der Strecke 6142 Berlin-Görlitz gekauft, das von der Bahn nicht mehr genutzt wird, mit Hilfe einer Bank und des Landes Brandenburg für ein solides finanzielles Fundament gesorgt und investiert jetzt seine Freizeit und die von freiwilligen Helfern in die Umbau- und Renovierungsarbeiten, die von Amateuren erledigt werden können. Das Ziel ist das Angebot eines Seminarzentrums für kleine Gruppen, dort wohnen und konferieren, aber auch den Charme der umliegenden Landschaft genießen können. Von Vorteil ist die Nähe zu Berlin und der Regionalzug RB 24, der stündlich zwischen Eberswalde und Senftenberg verkehrt und Halbe mit Berlin verbindet. Wir werden in einer der kommenden Ausgaben über das Projekt berichten.

Ich möchte euch auf unser Jahrestreffen im Oktober in Bad Ems aufmerksam machen. Da das Anmeldeformular erst in dieser Ausgabe unseres Organs veröffentlicht werden konnte, ist die Zeit für die Anmeldung nicht so lang wie im vergangenen Jahr.

Anmeldeschluss ist bereits der 8. Juli. Also überlegt nicht zu lange.

**Guido Brandenburg**




La favorata novkonstrua plano antaŭvidas turnsekcion kun radiuso de 71 metroj kaj akso orientflanka.
Der bevorzugte Neubauplan sieht einen Drehabschnitt mit einem Radius von 71 Metern und einer Achse auf der Ostseite vor
(Desegnaĵo/Zeichnung: DBNetz AG)

## Post neatendita renkonto

Apud Papenburg la rivero Ems komencas esti influata de la tajdo kaj ŝanĝas sian karakteron al martrafika akvovojo. De tie kaj ĝis tie trafikas marŝipoj – ankaŭ grandaj kiel la krozadŝipoj de la Meyer-ŝipfarejo. Ilin pro la malfacila navigado devige akompanas pilota gvidanto.
Kun du esceptoj la riveron ne plu krucas pontoj. Unu el ili estas tiu por la nacia strato B436 apud Leer, unu el la plej grandaj klappontoj en Eŭropo. La alia ĝis sia detruo la 3-an de Decembro 2015 estis la fervoja ponto inter Ihrhove kaj Weener, elemento de la german-nederlanda regiona linio de Leer al Groningen. La „Frisia Ponto“, teknika monumento el la jaro 1926, konsistis el ses firmaj ŝtaltrabaj sekcioj transpontantaj po 50 metrojn kaj unu klapebla sekcio, per kiu eblis liberigi pasejon 30 metrojn larĝan.
La malfeliĉaĵo okazis al la 112 metrojn longa kaj 15 metrojn larĝa kargoŝipo Emsmoon, kiu la 3-an de Decembro vespere rapidis la riveron Ems malsupren. La vespera malfluso 25 km antaŭ la Dollart-golfo aldone akcelis la veturon.

## Nach unerwarteter Begegnung

Bei Papenburg beginnt die Ems von den Gezeiten beeinflusst zu werden und ändert ihren Charakter zu einer Seewasserstraße. Von dort an und bis dort hin verkehren Seeschiffe – auch größere wie die Kreuzfahrschiffe der Meyer-Werft. Diese begleitet wegen der schwierigen Navigation verpflichtend ein Lotse.
Mit zwei Ausnahmen kreuzen den Fluss keine Brücken mehr. Eine ist diejenige für die Bundesstraße B436 bei Leer, eine der größten Klappbrücken in Europa. Die andere war bis zu ihrer Zerstörung am 3. Dezember 2015 die Eisenbahnbrücke zwischen Ihrhove und Weener, einem Bestandteil der deutsch-niederländischen Regionalstrecke Leer-Groningen. Die „Friesenbrücke“, ein technisches Denkmal aus dem Jahr 1926, bestand aus sechs festen Stahlträgerabschnitten, die jeweils 50 Meter überbrückten und einem klappbaren Abschnitt, mit dem es möglich war, eine Durchfahrt von 30 Metern Breite freizumachen.
Das Missgeschick passierte dem 112 Meter langen und 15 Meter breiten Frachtschiff Emsmoon, das am 3. Dezember abends die Ems

Direktis ĝin, tiel raportis poste la akcidentesplora komisiono, kontraŭregule la piloto. La kompetencoj inter la piloto kaj la respondecaj nederlandaj kapitano kaj gardanta oficiro en la kondukejo, ambaŭ ne parolantaj la germanan lingvon, ne estis klare regulitaj.

La navigajn kaj disponajn rekomendojn en tiu



La kargo-ŝipo Emsmoon - kelkaj gratoj ĉe la pruo atestas la pasintan malfeliĉaĵon.
Das Frachtschiff Emsmoon - einige Kratzer am Bug zeugen vom vergangenen Missgeschick.
(Foto: grassrootsgroundswell, WikiMedia)

sekcio de la Ems-rivero donas la martrafika disponadcentrejo Emden, dum la tasko de la pontgardisto sole estas fermado kaj malfermado de la klapebla pontsekcio kaj ŝaltado de la protektaj signaliloj por trajnoj kaj ŝipoj.

Nun la pontgardisto perradie anoncis al la proksimiĝanta Emsmoon malfermon post trajno atendita je la 18.23 h. Li eksciis tiam pri ties malfruo, korektis al 18.25 h kaj lasis la klapsekcion fermita.

La raporto de la akcidentesplora komisiono enhavas protokolon de la neformala germanlingva perradia interparolo inter la tri envolvitoj okazinta de la 18.06 h kaj la 18.20 h – inter la pontgardisto, la deĵoranto en la disponadcentrejo Emden kaj la piloto, interparolo kiun kapitano kaj gardanta oficiro de la ŝipo Emsmoon ne komprenis.

La kolizion kaŭzis miskompreno, malhelo kaj organizaj deficitoj. Ĉiakaze nek la lastmomenta alarmo de la pontgardisto nek la senespera bremsmanovro de la piloto plu povis eviti la hinuntereilte. Die abendliche Ebbe 25 km vor dem Dollart beschleunigte zusätzlich die Fahrt. Es steuerte, so berichtete später die Unfall-Untersuchungskommission, regelwidrig der Lotse. Die Zuständigkeiten waren zwischen dem Lotsen, und den verantwortlichen Kapitän und 1. Offizier, die beide kein Deutsch sprachen, nicht klar geregelt. Die Navigations- und Dispositionsvorgaben macht in diesem Abschnitt der Ems die Verkehrszentrale Emden, während die Aufgabe des Brückenwärters lediglich das Schließen und Öffnen des klappbaren Brückensegments und das Schalten der Schutzsignale für Züge und Schiffe ist.

Nun kündigte der Brückenwärter per Funk der sich nähernden Emsmoon die Öffnung nach einem um 18.23 Uhr erwarteten Zug an. Er erfuhr dann von dessen Verspätung, korrigierte auf 18.25 Uhr und ließ das Klappsegment geschlossen.

Der Bericht der Unfall-Untersuchungskommission enthält ein Protokoll des lockeren deutschsprachigen Funk-Gesprächs unter den drei Beteiligten, das sich zwischen 18.06 Uhr und 18.20 Uhr abwickelte – zwischen dem Brückenwärter, dem Diensthabenden in der Verkehrszentrale Emden und dem Lotsen, eines Gesprächs, das Kapitän und wachhabender Offizier des Schiffs Emsmoon nicht verstanden.

Die Kollision verursachten Missverständnis, Dunkelheit und organisatorische Defizite. In jedem Fall konnte weder der Alarm des Brükkenwärters im letzten Augenblick, noch das verzweifelte Bremsmanöver des Lotsen das Zertrümmern des beweglichen Brückenabschnitts verhindern. Der verspätete Zug war noch rechtzeitig zu stoppen. Ein weiterer Schaden entstand also nicht.

Während der drei darauffolgenden Jahre reiften auf der einen Seite Vorschläge, wie solche Unfälle in Zukunft vermieden werden können: Durch eine zusätzliche Information über geschlossene Brücken auf dem Standortmonitor am Fahrstand der Schiffe, durch Vorsignale in einem Abstand zur Brücke, der ein rechtzeiti-

frakason de la movebla pontsekcio. La malfruintan trajnon eblis haltigi ĝustatempe. Plia damaĝo do ne okazis.

Dum la tri sekvintaj jaroj unuflanke maturiĝis proponoj, kiel estonte eviti tiajn akcidentojn: per aldona informo pri fermitaj pontoj sur la poziciindika ekrano en la kondukejo de la ŝipoj, per avertosignaliloj en distanco al la ponto kiu permesus bremsi sufiĉe frue, per apartaj danĝerhaltejoj ekster la rivera ŝanelo kaj per strikte formulitaj anoncoj kaj interkonsentoj en la radia trafiko.

Aliflanke daŭras la diskutoj pri la plua sorto de



Hodiaŭ ankoraŭ desegnaĵo, 2024 la funkcipreta ponto eble estos realeco.
Heute noch eine Zeichnung, 2024 wird die funktionsbereite Brücke vielleicht Wirklichkeit sein.
(Desegnaĵo/Zeichnung: DBNetz AG)

la ponto, dum la transliman fervojan trafikon de Leer al Groningen ĝis hodiaŭ anstataŭigas rapidbuso, dum malgranda pramo portas biciklistojn kaj piedirantojn trans la riveron kaj dum la stacio Weener estas finpunkto de la reltrafiko el Nederlando.

Kvankam la simpla rekonstruo de la detruitaj elementoj de la klapponto ne estas definitive malakceptita, la lando, la Meyer-ŝipfarejo kaj la Germana Fervojo kiel projektgvidanto intertempe favoras kompletan novkonstruon en formo de turnsekcia ponto. Ili argumentas per avantaĝoj por la fervoja kaj por la ŝiptrafiko pro pli vasta aperturo de 56,60 m. Por la sporada tralaso de larĝaj ŝipoj de la malnova ponto necesis demunti unu firman pontosekcion kaj tiel krei spacon de 46,60 metroj.

La kostojn dividu inter si la asekuro de la ŝipo, la lando Niedersachsen kaj la Federacia Respubliko Germanio. Oni parolas pri entute 80 milionoj da Eŭroj.

ges Abbremsen erlauben würde, durch eigene Nothaltebuchten außerhalb des Fahrwassers und durch strikter formulierte Ansagen und Vereinbarungen im Funkverkehr.

Auf der anderen Seite dauern die Diskussionen über das weitere Schicksal der Brücke an, während den grenzüberschreitenden Zugverkehr von Leer nach Groningen ein Schnellbus ersetzt, während eine kleine Fähre Radfahrer und Fußgänger über den Fluss trägt und während der Bahnhof Weener der Endpunkt des Schienenverkehrs aus den Niederlanden ist.

Obwohl ein einfacher Wiederaufbau der zerstörten Elemente der Klappbrücke nicht endgültig abgelehnt ist, bevorzugen das Land, die Meyer-Werft und die Deutsche Bahn als Projektleitung einen vollständigen Neubau in Form einer Drehbrücke. Sie argumentieren mit Vorteilen für den Bahn- und den Schiffsverkehr wegen der größeren Öffnungsweite von 56,60. Für das sporadische Durchlassen breiter Schiffe war es bei der alten Brücke notwendig, ein festes Segment abzubauen und so einen Freiraum von 46,60 m zu schaffen.

Die Kosten sollen aufgeteilt werden zwischen der Versicherung des Schiffs, dem Land Niedersachsen und der Bundesrepublik Deutschland. Man spricht von insgesamt 80 Millionen Euro.

Die Entscheidung trifft das Bundesministerium für Verkehr nach Möglichkeit noch im laufenden Jahr. Baubeginn soll im Jahr 2022 sein, die Einweihung zwei Jahre später.

Die Schiffer amüsieren sich inzwischen: Vier Jahre habe es gedauert, die Golden Gate Bridge zu bauen …

Fontoj/Quellen:


- Untersuchungsbericht 470/15, BSU, 23.02.2017
- Integrierte Entwicklung der Unterems/ Ems-Masterplan, WWF, 06.02.2018
- Präsentation Neubau der Friesenbrücke zwischen Weener und Ihrhove, DB Netz AG, 18.06.2018

La decidon faros la federacia ministerio por trafiko laŭeble ankoraŭ en la kuranta jaro. Konstrukomenco estu en la jaro 2022, la inaŭguro du jarojn poste.
La ŝipistoj intertempe amuziĝas: Kvar jaroj necesis por konstrui Golden-Gate-ponton …

**Guido Brandenburg**

- Endlich losgelöst: Fähre bringt Passagiere über die Ems, NDR, 06.10.2018
- Weener: Zwei Pläne für Neubau der Friesenbrücke, NDR, 06.05.2019

**(trad. Brandenburg)**




Ne forgesi: La BSW-hotelo Haus Lindenbach situas proksime de la haltejo Bad Ems West
Nicht vergessen: das BSW-Hotel Haus Lindenbach liegt nahe dem Haltepunkt Bad Ems West

## Jarkunveno 2019

En FE 1/2019 ni jam malllonge prezentis Bad Ems, la lokon de nia GEFA-jarkunveno 2019. Detaloj pri la programo sekvos en la venonta eldono. Pri du malgrandaj diferencoj kompare al la pasintaj kunvenoj necesas atentigi:
Vi antaŭpagu nur la restadkostojn, kiujn ni pludonos al la hotelo. La partoprenkotizon ni petos de vi post alveno surloke.
La rabatitajn prezojn en la BSW-hotelo ni nur povas oferti al BSW-subtenantoj (inkl. edzoj kaj infanoj). Por nesubtenantoj la hotelprezoj validas la ordinaraj pli altaj. Bv. atenti: Limdato estas la 8-a de Julio 2019.

## Jahrestreffen 2019

Im FE 1/2019 hatten wir Bad Ems, den Ort unseres GEFA-Jahrestreffens 2019 schon vorgestellt. Details zum Programm folgen in der nächsten Ausgabe. Auf zwei Unterschiede zu den letzten Treffen sei hingewiesen: Zahlt nur die Aufenthaltskosten voraus, die wir an das Hotel weiterreichen. Um den Teilnahmebeitrag werden wir euch nach der Ankunft vor Ort bitten. Die vergünstigten Preise im BSW-Hotel können wir nur den BSW-Förderern (incl. Ehepartner und Kinder) anbieten. Für Nichtförderer gelten die normalen höheren. Bitte beachten: Anmeldeschluss ist der 08.07.2019.

Limdato
Anmeldeschluss:
08.07.2019

# Aliĝilo / Anmeldebogen
# GEFA-jarkunveno Bad Ems
# 11.-13.10.2019

| | | |
|---|---|---|
| Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name | | |
| Strato, numero / Straße, Nr. | | |
| Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort | | |
| Lando / Land | | |
| BSW-subtenanto / BSW-Förderer<br>jes / ne | Esperanto-kurso / Esperanto-kurs<br>jes / ne | irmalhelpita / gehbehindert<br>jes/ne |

| | | |
|---|---|---|
| Dua persono en dulita ĉambro / zweite Person im Zweibettzimmer | | |
| | | |
| Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name | | |
| Strato, numero / Straße, Nr. | | |
| Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort | | |
| Lando / Land | | |
| BSW-subtenanto / BSW-Förderer<br>jes / ne | Esperanto-kurso / Esperanto-Kurs<br>jes / ne | irmalhelpita / gehbehindert<br>jes/ne |

| Unua persono / erste Person | BSW-subtenanto/ BSW-Förderer | Kein BSW-Förderer/ Ne BSW-subtenanto | |
|---|---|---|---|
| Lito en unulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Einbettzimmer (incl. HP) | (100,- €) | (120,- €) | |
| Lito en dulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Zweibettzimmer (incl. HP) | (80,- €) | (96,-€) | |

| Dua persono / zweite Person | BSW-subtenanto/ BSW-Förderer | Kein BSW-Förderer/ Ne BSW-subtenanto | |
|---|---|---|---|
| Lito en dulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Zweibettzimmer (incl. HP) | (80,- €) | (96,- €) | |

*Ĝirita al konto*
*Andreas Diemel GEFA*
*IBAN: DE16 5009 0500 0000 9537 29*

Sumo
Summe _____

La partoprenkotizon de 30,- € mi post alveno pagos kontante (eksterlandaj aliĝintoj ne pagas partoprenkotizon).

Se mi estas elektinta unulitan ĉambron kaj tiuj ne disponeblas en sufiĉa kvanto, mi konsentas pri loĝigo sola en dulita ĉambro kontraŭ aldonpago de 20,- €

Den Teilnahmebeitrag von 30,- € werde ich nach Ankunft in bar zahlen (ausländische Angemeldete zahlen keinen Teilnahmebeitrag).

Habe ich ein Einbettzimmer gewählt und stehen diese nicht in ausreichender Menge zur Verfügung, bin ich mit einer Einzelunterbringung im Zweibettzimmer gegen einen Aufpreis von 20,-€ einverstanden.

Subskribo / Unterschrift



Rigardo de la balkono de la dioceza seminario, la kongresejo de la 71-a IFK
Blick vom Balkon des Casa Diocesana, dem Kongresszentrum des 71. IFK

## Sur la spuroj de'l kalifo

Kompreneble tio estis demando, ĉu la Bordo de la Suno pravigas la pretendon de sia nomo. Sed la pro singardo kunprenitaj intersezonaj vestaĵoj reveninte de la 71-a Internacia Fervojista Kongreso (IFK) en Malago post agrable varmaj printempaj tagoj povis neuzite remigri en la ŝrankon.

Fervojista Kongreso en origina senco ĝi fakte ne estis kaj la organizintoj ankaŭ emfazis: Ĝi estis triopa kongreso de la Hispana kaj la Andaluzia Esperanto-Asocioj kun la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio. Ĉar la IFK komenciĝis du tagojn post la aliaj kongresoj, la programoj ankaŭ nur parte koincidis.

La kiel aranĝoloko trovita kongresejo estis la dioceza seminario, granda domgrupo sur monteto super la urbo, kiu komence de la 20-a jarcento estis konstruata por loĝigo kaj eduko de pastroaspirantoj. Kun solida kuirnivelo kaj tre bona prezo tio sendube estis la ĝusta elekto.

## Auf den Spuren des Kalifen

Das war natürlich schon eine Frage, ob die Costa del Sol dem Anspruch ihres Namens gerecht werden würde. Aber die zur Vorsicht mitgenommene Übergangskleidung konnte zurück vom 71. Internationalen Eisenbahner-Kongress (IFK) in Málaga nach angenehm warmen Frühlingstagen unbenutzt zurück in den Schrank wandern.

Ein Eisenbahner-Kongress im urspünglichen Sinne war es eigentlich nicht, und die Organisatoren legten auch Wert darauf: Es war ein Dreier-Kongress des Spanischen und des Andalusischen Esperanto-Verbands mit der Internationalen Föderation der Eisenbahner-Esperantisten. Da der IFK zwei Tage nach den anderen Kongressen begann, überschnitten sich die Programme auch nur zum Teil.

Das als Veranstaltungsort gefundene Kongresszentrum war das Diözesanseminar, eine große Anlage auf einem Hügel über der Stadt, die Anfang des 20. Jahrhunderts für die Unterbringung und Ausbildung des Priesternach-

Por la kultura oferto la organizantoj evidente povis ĉerpi el plena provizo. Prezentis sin: la juna orkestro Concerto Málaga kun sortimento de klasika muziko, Rocio Alba kun kantata kaj dancata Flamenko, Ankie kaj Nanne el Frislando kun esperanta popolmuziko, Grazia Barboni kun kanzonoj el Italio, Francio kaj Argentinio, Saša Pilipović kun seriozaj kaj amuzaj aktoraĵoj, diversaj aŭtoroj kaj recitantoj kun kontribuoj al entuziasmiga poezia konkuro.

Fakajn akcentojn metis ankaŭ la fervojo. La plej gravaj prelegoj tamen koncernis aliajn specojn de trafiko, sur unu flanko la Hyperloop-testlinio planita proksime de Malago, sur la alia flanko la vojaĝado en la interplaneda spaco, ĉe kiu estas kalkulende pri esence malpli da trafiko ol ĉe la fervojo, kie la itinero tra la gravitaj kampoj tamen estas multe pli precize planenda.

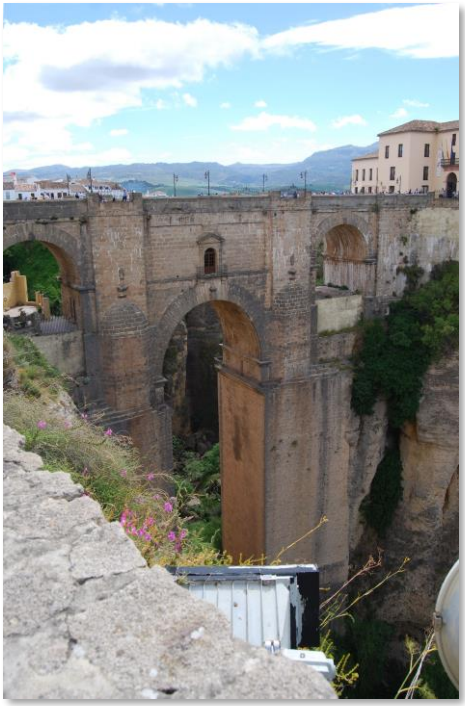


Baldaŭ sekvos Einstein, sed ankoraŭ sufiĉas la Neŭtonaj Leĝoj. Carlos Spinola planas la vojon inter la planedoj.
Bald folgt Einstein, aber noch genügend Newtons Gesetze. Carlos Spinola plant den Weg zwischen den Planeten.

La ekskurso antaŭvidita kiel trajnvojaĝo al Ronda, la urbo dividita de 100 m profunda kanjono, devis esti metata surstraten pro ne jam riparita talusa sublaviĝo sur la linio.

Fervoja romantiko tamen estis ĝuebla jam antaŭe en Vantas de Zafarraya, kie asocio funkciigas etspuranfervojon sur la traceo de forkonstruita linio, kun 25-centimetra ŝpuro, linio-longo de unu kilometro kaj vaporlokomotivo okaze entrakigata per veturila kriko.

wuchses gebaut wurde. Die Gebäude wurden aufwändig modernisiert und mit einer zeitgemäßen technischen Ausstattung versehen. Bei einer soliden Küche und einem sehr guten Preis war das zweifellos die richtige Wahl.



Grandioza perspektivo – la Nova Ponto de Ronda
Eine überwältigende Perspektive – die Neue Brücke von Ronda

Beim kulturellen Angebot konnten die Veranstalter offenbar aus dem Vollen schöpfen. Es stellten sich vor: Das junge Orchester Concerto Málaga mit einer Auswahl klassischer Musik, Rocio Alba mit gesungenem und getanztem Flamenco, Ankie und Nanne als Kajto aus Friesland mit Esperanto-Folk, Grazia Barboni mit Chansons aus Italien, Frankreich und Argentinien, Saša Pilipović mit ernsten und amüsanten Schauspieleinlagen, verschiedene Autoren und Rezitatoren mit Beiträgen für ein mitreißendes Poetry-Slam.

Fachliche Akzente setzte zwar auch die Eisenbahn. Die wichtigsten Vorträge betrafen jedoch andere Arten des Verkehrs, auf der einen

La tuttaga ekskurso al Kordovo – kvankam kiel ofte tro mallonga kaj tial pli invito al reveno – faris historion travivebla. Speciale la rondiro tra la katedralo, origine konstruita kiel moskeo, ĉiam pli vastigita, fine kristanigita kaj pluzata kiel kirko, peris pli da unuopaj impresoj ol tuj prilaboreble. La malvastaj stratetoj kaj florornamitaj kortoj de la juda kvartalo, la sinagogo, la maŭraj stilelementoj en la frontonoj, la kradumitaj fenestroj en la teretaĝo, la orieloj en la supraj etaĝoj, la blanke kalkumitaj muroj, ili memorigas pri la efektive ebla paca kunestado de diversaj kulturoj kaj religioj, kiel



La domo de la veziro Ya'far - rekonstruita fasado en la palaco de la kalifo
Das Haus des Wesirs Ya'far - eine wiederaufgebaute Fassade im Palast des Kalifen

ĝin spertis tiu urbo en la mezepoko.

Speciale ni dankis pro la brila privata gvido de Jordi tra la palaco de la kalifo, pli precize tra la elfosejo, kiu ekvivis antaŭ niaj okuloj, pro gardosoldatoj, haremaj virinoj, la modesta veziro kun la alta voĉo kaj Sancho de León, „la grasa“, kiu volis peti la kalifon pri helpo kontraŭ sia kuzo Ordoño, „la malbona“, kiu estis forpreninta de li la tronon, kaj kiu nun devis lerni ke oni kiel petanto devas atendi – longa historio!

Rito de la kongresferma kunveno ja ĉiam estas la transdono de la kongresa flago al la landa asocio invitanta por la sekva jaro. Ni transprenis ĝin iom neformale ĉar ĝi nur je tiu okazo estis prenita el la pakumo. Sed nun ni germanoj ĝin havas kaj aldone iom malagrablan senton, ĉar Malago metis la laton sufiĉe alten.

Seite die Hyperloop-Teststrecke, die in der Nähe Malagas geplant ist, auf der anderen Seite das Reisen im interplanetaren Raum, bei dem zwar mit weit weniger Verkehr als bei der Bahn zu rechnen ist, ein Fahrweg durch die Gravitationsfelder aber dafür weit präziser geplant werden muss.

Ein als Zugfahrt vorgesehener Ausflug zu der durch eine 100m tiefe Schlucht geteilte Stadt Ronda musste wegen einer noch nicht reparierten Unterspülung der Strecke auf die Straße verlegt werden.

Eisenbahnromantik gab es aber schon zuvor in Ventas de Zafarraya zu genießen, wo ein Verein auf der Trasse einer abgebauten Strecke eine Schmalspurbahn betreibt, mit 25 cm Spur, einer Streckenlänge von einem Kilometer und einer Dampflok, die schon mal mit einem Wagenheber aufgegleist wird.

Der Tagesausflug nach Córdoba – obwohl wie so häufig zu kurz und deshalb eher eine Einladung zum Wiederkommen – machte in der Tat Geschichte erlebbar. Insbesondere der Rundgang durch die Kathedrale, ursprünglich als Moschee erbaut, immer wieder erweitert, schließlich christianisiert und als Kirche weiterverwendet, vermittelte mehr Einzeleindrücke als unmittelbar verarbeitet werden konnten. Die engen Gassen und blumengeschmückten Höfe des jüdischen Viertels, die Synagoge, die maurischen Stilelemente in den Häuserfronten, die vergitterten Fenster im Erdgeschoss und Erker in den oberen Etagen, die weiß gekälkten Mauern, sie erinnern an das das durchaus mögliche friedliche Nebeneinander verschiedener Kulturen und Religionen, wie es diese Stadt im Mittelalter erlebt hat.

Besonders bedankt haben wir uns für Jordis brillante Privatführung durch den Palast des Kalifen, genauer durch die Ausgrabungsstätte, die sich vor unseren Augen belebte, mit Wachsoldaten, Haremsdamen, dem bescheidenen Wesir mit der hohen Stimme und Sancho von León, „dem Fetten“, der den Kalifen um Hilfe gegen seinen Cousin Ordoño, „den Bösen“, bitten wollte, der ihm den Thron weggenommen hatte, und der nun lernen musste,

Ni ĝojas, ke ni havas la Germanan kaj la Polan Esperanto-Asociojn ĉe nia flanko.



GEFA kiel invitanto por 2020 transprenas la kongresan flagon.
Die GEFA als Einladende für 2020 übernimmt die Kongressflagge.
(Foto: Ladislav Kovař)

dass man warten muss als Bittsteller – eine lange Geschichte!
Ritual der Schlussveranstaltung im Kongress ist ja immer die Übergabe der Kongressfahne an den Landesverband, der für das folgende Jahr einlädt. Wir Deutschen haben Sie etwas formlos übernommen, weil sie für diese Gelegenheit erst aus der Verpackung genommen wurde. Nun haben wir sie aber und dazu ein etwas mulmiges Gefühl, denn Málaga hat die Latte ziemlich hoch gelegt.
Wir sind froh, dass wir den Deutschen und den Polnischen Esperanto-Bund an unserer Seite haben.

**Guido Brandenburg** **(trad. Brandenburg)**

Dekstraflanke vi vidas la emblemon kiun ni elektis por propagandi la komunan kongreson de GEA, PEA kaj IFEF dum kaj post Pentekosto 2020 en Frankfurt Oder kaj Słubice.

Auf der rechten Seite seht ihr das Logo, das wir gewählt haben, um für den gemeinsamen Kongress von GEA, PEA und IFEF zu und nach Pfingsten in Frankfurt Oder und Słubice zu werben.





| Redaktofino por FE 03/2019 estos la 15.08.2019 | | Redaktionschluss für FE 03/2019 ist 15.08.2019 | |
|---|---|---|---|
| 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 | Andreas Diemel GEFA | Name | Andreas Diemel GEFA |
| IBAN: | DE16 5009 0500 0000 9537 29 | IBAN: | DE16 5009 0500 0000 9537 29 |
| BIC: | GENODEF1S12 | BIC: | GENODEF1S12 |