Fervoja Esperantisto

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

STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 3 Julio - Septembro 2019

Nedeziratajbonfaroj

Unerwünschte Wohltaten



Protestafiŝo apud la *WLE*-linio ĉe *Albersloh*
(vd. paĝo 3)

Protestplakat neben der WLE-Strecke bei Albersloh
(s. Seite 3)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Nedeziratajbonfaroj	3	Unerwünschte Wohltaten	3
Ferii kiel Goethe	7	Urlauben wie Goethe	7
Fervoje trans la Odron	9	Mit der Eisenbahn über die Oder	9
Nova GEFA-emblemo?	11	Ein neues GEFA-Logo?	11
En la ĝardeno	12	Im Garten	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

„Estis iam, en la tempoj kiam deziri ankoraŭ helpis …“, tiu estis la tempo, kiam la fervojaj oficistoj lernis, kio estas la merkato. Saĝuloj venis kaj aranĝis kursojn kaj laborrondojn. Tie la fervojaj oficistoj mirante aŭdis pri la klientoj, la internaj kaj la eksteraj klientoj, kiuj bezonas servojn kaj al kiuj necesas fari ofertojn.

Soife la fervojaj oficistoj suĉis la vortojn de la saĝuloj, pri la kalkulado, pri risko kaj gajno, pri kapitalo kaj entreprenista risko, pri investoj, funkciaj kostoj, amortizoj, elspezoj kaj ĉio tio kion reltrafika entrepreno devas scii, se ĝi aspiras komision en adjudiko pri regionaj trafikservoj. Tiel armite ili startis kaj ekkuris kiel la leporo en la fabelo. Sed kiel en la fabelo la erinaco staris ĉe la celo, jen en ĉemizo de *Abellio*, la pantalono de *Arriva*, la ĉapo de *Keolis* aŭ la jako de *National Express* kaj diris: „Mi jam ĉeestas.“

Tiam al si diris la fervojaj oficistoj: „Ni estas tro pezaj, tro malrapidaj, tro kostaj“ kaj komencis malsatsveltiĝi. Sed kiel ajn ili klopodis: Ĉe la celo staris la erinaco kaj svingis la „*Transdev*“-flagon …

Tiam ili aŭdis pri la modelo *NRW-RRX*: La komisianta trafika unio aĉetas la veturilojn kaj komisias la bontenadon. La trafika entrepreno nur ankoraŭ disponigas la lokomotivkondukistojn …

… kaj pri la modelo „Iru antaŭen“: Baden-Württemberg financas la veturilaĉeton kaj kreas lokomotivkondukistan rezervon, per kiu ĝi helpas, ĉar al la trafikentrepreno mankas ankaŭ tiuj.

Kaj iom post iom ankaŭ la fervojaj oficistoj lernis, kiel funkcias la merkata ekonomio.

Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

„Es war einmal, in den Zeiten da das Wünschen noch geholfen hat“, das war die Zeit als die Eisenbahnbeamten lernten, was der Markt ist. Weise kamen und richteten Kurse und Workshops ein. Dort hörten die Eisenbahnbeamten von den Kunden, den internen und den externen Kunden, die Dienste benötigen und denen Angebote zu machen sind.

Wissensdurstig saugten die Eisenbahnbeamten die Worte der Weisen auf, von der Kalkulation, von Wagnis und Gewinn, vom Kapital und vom unternehmerischen Risiko, von Investitionen, Betriebskosten, Abschreibungen, Aufwand und alldem, was ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berücksichtigen hat, wenn es sich um den Zuschlag bei der Vergabe von regionalen Verkehrsleistungen bemüht.

So gerüstet gingen sie an’s Werk und rannten los wie der Hase im Märchen. Aber wie im Märchen stand der Igel am Ziel, mal im Hemd von Abellio, der Hose von Arriva, der Mütze von Keolis oder der Jacke von National Express und sagte: „Ick bün all dor.“

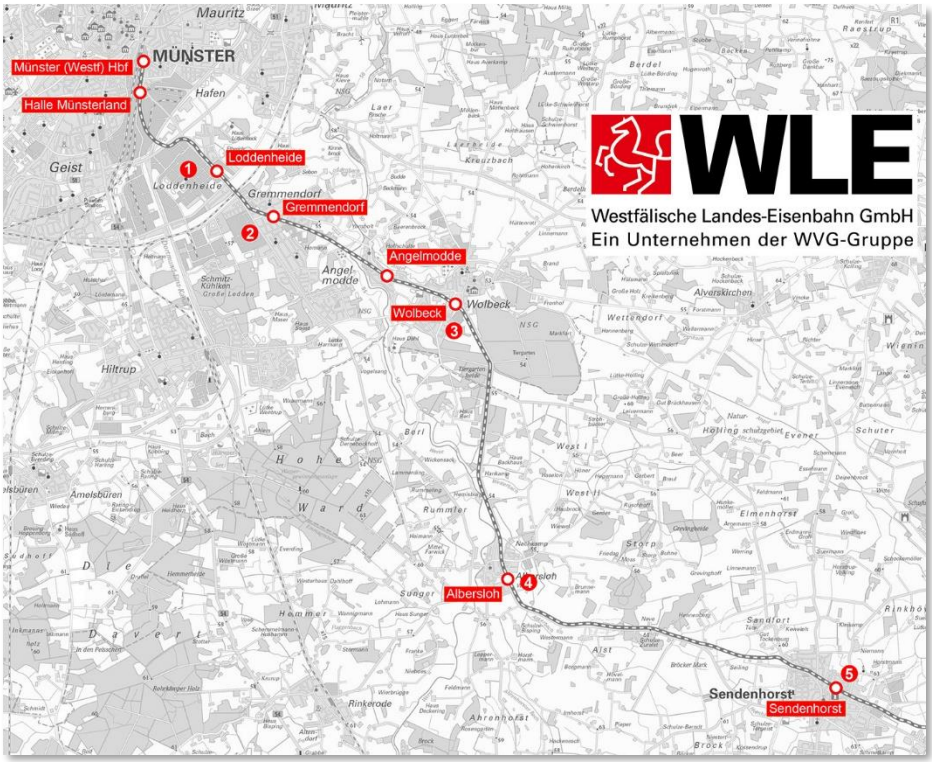
Da sagten sich die Eisenbahnbeamten: „Wir sind zu schwer, zu langsam, zu teuer“ und begannen zu hungern. Aber so sehr sie sich auch bemühten: Am Ziel stand der Igel und schwenkte seine „Transdev“-Fahne …

Da hörten sie vom Modell „NRW-RRX“: Der auftraggebende Verkehrsverbund kauft die Fahrzeuge und beauftragt die Instandhaltung. Das Verkehrsunternehmen stellt nur noch die Lokführer …

… und vom Modell „Go Ahead“: Baden-Württemberg finanziert den Fahrzeugkauf und bildet einen Lokführerpool, mit dem es aushilft, weil dem EVU auch diese fehlen.

Und allmählich lernten auch die Eisenbahnbeamten, wie Marktwirtschaft funktioniert.

Guido Brandenburg



Kun ses interaj haltoj de Sendenhorst al Münster: la pasaĝertrafikaj planoj de WLE
Mit sechs Unterwegshalten von Sendenhorst nach Münster: Die Personenverkehrspläne der WLE
(Desegnaĵo/Zeichnung: WLE GmbH)

Nedeziratajbonfaroj

Ankaŭ en tempoj de kreskanta sentemo por la kaŭzoj de la tutmonda varmiĝo, por la sanendanĝerigaj efikoj de la enuraba aŭtomobiltrafiko, por la arekonsumo pro stratkonstruo kaj -vaskigo, tute ne estas memkompreneble, ke reakivigaj paŝoj en la regiona pasaĝera reltrafiko estas unuanime bonvenigataj. La decido kapabligi la linion *Sendenhorst-Münster* de la Vestfalia Landa Fervojo *(WLE)* por pasaĝera trafiko kaj oferti ekde la jaro 2023 al la enloĝantoj de *Sendenhorst, Albersloh, Wolbeck, Angelmodde* kaj Gremmendorf denstaktan pasaĝertrafikon, ĉe la koncernataj najbaroj kondukas al laŭtaj protestoj.

Kie ĝis nun nur opaj, en ne pli ol bicikla rapido pasantaj kargotrajnoj ĝenis la trankvilon, tie

Unerwünschte Wohltaten

Auch in Zeiten steigender Sensibilität gegenüber den Ursachen der globalen Erwärmung, gegenüber den gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des innerstädtischen Autoverkehrs, gegenüber dem Flächenkonsum durch Straßenneu- und -ausbau, ist es noch lange nicht selbstverständlich, dass Reaktivierungsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr einhellig begrüßt werden. Der Beschluss, die Strecke Sendenhorst-Münster der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) für den Personenverkehr zu ertüchtigen und von 2023 an den Einwohnern von Sendenhorst, Albersloh, Wolbeck, Angelmodde und Gremmendorf ein eng getaktetes SPNV-Angebot zu machen,

trafikos laŭ la plano 104 trajnoj tage. La najbaroj timas malvaloriĝon de loĝpropraĵo, bruon, fermitajn barierojn, eksplodantajn konstrukostojn, maldensigitan aŭtobusreton.

Sur la alia flanko staras la regiontrafika plano de la taskasocio regiontrafiko *Westfalen-Lippe (NWL)* kaj la ekspertizo, kiu estis bazigita por la decido de la trafika komitato de la landa parlamento *NRW* la 3-an de Julio 2019, enigi la projekton en la financplanon por la publika regiona pasaĝertrafiko. Tie la reaktivigo de la pasaĝera trafiko estas esenca gajno por la ĉiuatagaj vojaĝantoj unuagrade en la regionan supercentron Münster.

Por la loĝantoj de la sudorientaj urbopartoj kaj najbaraj komunumoj de *Münster*, kiuj ĝis nun devis alveturi per aŭtobuso aŭ propra aŭtomobilo kaj devas kalkuli la duonan veturtempon por obstrukcio sur la enira strato, la senpera transporto en la urbocentron efektive estas granda progreso.



Kun granda festo 1903 le enloĝantoj de Sendenhorst inaŭguris sian stacidomon.
Mir einem großen Fest weihten die Einwohner von Sendenhorst 1903 ihr Bahnhofsgebäude ein.
(Foto: Heimatverein Sendenhorst)

Ekde la jaro 1903 kun nur mallongaj militkaŭzitaj interrompoj ĝis 1975 veturis trajnoj sur la 36 km longa linio *Neubeckum-Münster*. Ĝis 1949 la trajnoj finhaltis en aparta *WLE*-stacio. Nur poste estis plenumataj la postuloj per enkonduko en la ĉefstacion de DB faciligi al la vojaĝantoj la transiron.

La descenda spiralo de postulkolapso klienta, malekonomieco, ŝpardevigo kaj kvalitoperdo instigis ankaŭ la landajn fervojojn al fermoj kaj führt bei den betroffenen Anliegern zu lauten Protesten.

Wo bislang nur vereinzelte in kaum mehr als Radfahrtempo passierende Güterzüge die Ruhe gestört haben, werden der Planung zufolge 104 Züge täglich verkehren. Die Anwohner fürchten Wohnwertverschlechterung, Lärm, geschlossene Schranken, explodierende Baukosten, ein ausgedünntes Busnetz.



Antaŭvidata por la pasaĝertrafiko Sendenhorst-Münster: la motorvagono Alstom Coradia LINT 41
Vorgesehen für den Personenverkehr Sendenhorst-Münster: Der Triebwagen Alstom Coradia LINT 41
(Foto: Clic WikiMedia)

Demgegenüber steht der Nahverkehrsplan des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und das Gutachten, das nun für den Beschluss des Verkehrsausschusses des NRW-Landtags vom 03.07.2019 herangezogen wurde, das Projekt nun in den ÖPNV-Finanzierungsplan aufzunehmen. Dort ist die Reaktivierung des Personenzugbetriebs eine wesentliche Verbesserung für die Pendler in erster Linie in das regionale Oberzentrum Münster.

Für die Bewohner der südöstlichen Stadtteile und Nachbargemeinden Münsters, die bisher im Bus oder im eigenen Pkw anreisen und die Hälfte der Fahrzeit für den Stau auf der Einfallstraße kalkulieren müssen, ist der direkte Transport in die Stadtmitte in der Tat ein großer Fortschritt.

Von 1903 fuhren mit kurzen kriegsbedingten Unterbrechungen bis 1975 Personenzüge auf der 36 km langen Strecke Neubeckum-Münster. Bis 1949 endeten die Züge noch in einem eigenen Bahnhof. Erst danach wurden die

eksfunkciigoj. Ke por la linio evitiĝis la transformo en biciklovojon, finfine estas dankenda al la respondectransdono de la publika regiona reltransporto al la landoj kaj al la kompanianoj de WLE, kiuj ne estis rezignintaj la imagon pri pasaĝeraj trajnoj. La 1881 kiel *Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft* fondita kaj 1896 al *Westfälische Landeseisenbahn* ŝanĝbaptita fervojtrafika kaj -infrastruktura entrepreno depost 1980 estas kompanio kun limigita risko (*GmbH*) kun urbaj funkciunuoj, komunumoj kaj la regiona administracia unuiĝo *Westfalen-Lippe* (*LWL*) kiel membrantaj kompanianoj.



Unu el la lastaj trajnoj regule haltantaj en la stacio Wolbeck
Einer der letzten Züge, die regelmäßig in Wolbeck hielten
(Foto: Heimatverein Sendenhorst)

Pensojn pri refunkciigo de la pasaĝertrafiko inter *Münster* kaj *Sendenhorst* ekzistis ekde la unua ŝtupo de la fervoja reformo 1996. Ekzemplodone tio estas dokumentita en la areoevoluiga plano de la distrikta administracio Münster el la jaro 1999. Ĝis la alpreno en la infrastrukturfinancplano necesis tamen dudek jaroj da konvinka laboro. Sed nun nenio baras la vojon al la plankonfirma procedo.

Antaŭvidata estas la konstruo kiel unutraka linio kun proksimume du kilometrojn longa renkonta sekcio ĉe *Sendenhorst*. Por haltaj trajnkruciĝoj en *Münster-Wolbeck* kaj *Münster-Loddenheide* estos instalataj stacioj, por survojaj haltoj la haltejoj *Albersloh, Münster-Angelmodde, Münster-Gremmendorf* kaj *Münster-Halle Münsterland*. Ĉiuj kajoj estos longaj 120 m kaj havos eĝoalton 76 cm.

Laŭ horarmalneto ĉiu-dudekminute trafikos trajno inter Münster-Wolbeck kaj Münster

Forderungen erfüllt, durch Einführung in den Hauptbahnhof der DB den Reisenden das Umsteigen zu erleichtern.

Die Abwärtsspirale von Nachfrageeinbruch, Unwirtschaftlichkeit, Einsparungsdruck und Qualitätsverlust und veranlasste auch Landeseisenbahnen zu Schließungen und Stilllegungen. Dass der Strecke die Umwandlung in einen Radweg erspart wurde, ist letztlich der Regionalisierung des SPNV und den Gesellschaftern der WLE zu verdanken, die den Gedanken an Personenzüge nicht aufgegeben hatten. Das 1881 als Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft gegründete und 1896 in Westfälische Landeseisenbahn umgetaufte Eisenbahnverkehrs- und -infrastruktur-Unternehmen ist seit 1980 eine GmbH mit städtischen Betrieben, Kommunen und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe als Gesellschafter.

Überlegungen zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Münster und Sendenhorst gab es seit der Regionalisierung 1996. Dokumentiert ist dies beispielhaft im Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirks Münster von 1999. Bis zur Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan NRW brauchte es jedoch noch zwanzig Jahre Überzeugungsarbeit. Nun aber steht der Einleitung der Planfeststellungsverfahren nichts mehr im Weg.



Hodiaŭ ankoraŭ regas la nostalgio. / Heute regiert noch die Nostalgie.
(Video-Ausschnitt: M.Eisenbahn-Videos YouTube)

Vorgesehen ist der Ausbau als eingleisige Strecke mit einem ca. zwei Kilometer langen Begegnungsabschnitt bei Sendenhorst. Für

ĉefstacio. Inter *Sendenhorst* kaj *Münster-Wolbeck* la takto estos reduktita je unu trajno. La horaro postulas permesatan rapidecon de 100 km/h inter Sendenhorst kaj *Münster-Wolbeck*, de 80 km/h inter *Münster-Wolbeck* kaj *Münster-Loddenheide* kaj de 60 km/h sur la resto de la linio.



Ekzempla BÜSTRA-instalaĵo / Beispiel einer BÜSTRA-Anlage (Zeichnungsausschnitt: ISB Dresden)

Multekostaj precipe estos la projektoj ĉe la entute 53 traknivelaj pasejoj en la koncerna sekcio. El ili 28 estos fermataj kaj substituataj per paralelvojoj. La restontaj kaj novkonstruendaj pasejoj estos teknike sekurigataj, kvar el tiuj kiel BÜSTRA-instalaĵoj (kun stratkrucigaj semaforoj interligitaj sekurigaj instalaĵoj).
Por grundaĉeto, trace- kaj trakrenovigo, traknivelaj pasejoj, kajoj, signaltekniko, bruprotekto, planado kaj ĉiuj pliaj investoj en la infrastrukturon ĝis la antaŭvidata ekfunkcio en la jaro 2023 estos pagendaj 50 milionoj da eŭroj. La komparo kompreneble ne estas permesata, sed por Stuttgart 21 aktuale estas takstaj 8,2 miliardoj da eŭroj.

stehende Kreuzungen werden Bahnhöfe in Münster-Wolbeck und Münster-Loddenheide eingerichtet, für Unterwegshalte die Haltepunkte Albersloh, Münster-Angelmodde, Münster-Gremmendorf und Münster-Halle Münsterland. Alle Bahnsteige werden eine Länge von 120 m und eine Kantenhöhe von 76 cm haben.
Nach Fahrplanentwurf verkehrt alle 20 Minuten ein Zug zwischen Münster-Wolbeck und Münster Hbf. Zwischen Sendenhorst und Münster-Wolbeck ist der Takt um einen Zug vermindert. Der Fahrplan erfordert eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h zwischen Sendenhorst und Münster-Wolbeck, von 80 km/h zwischen Münster-Wolbeck und Münster-Loddenheide und von 60 km/h auf dem Rest der Strecke.
Aufwändig sind vor allem die Maßnahmen an den insgesamt 53 Bahnübergängen des betroffenen Abschnitts. Von ihnen werden 28 geschlossen und durch Seitenwege ersetzt. Die verbleibenden und neuzubauenden Übergänge werden technisch gesichert, davon vier wegen benachbarter Straßenkreuzungen als BÜSTRA-Anlagen (mit Verkehrssignalanlagen verknüpfte Bü-Sicherungsanlagen).
Für Grunderwerb, Trassen- und Gleiserneuerung, Bahnübergänge, Bahnsteige, Signaltechnik, Lärmschutz, Planung und alle weiteren Investitionen in die Infrastruktur werden bis zur vorgesehenen Inbetriebnahme im Jahr 2023 ca. 50 Mio Euro anfallen. Der Vergleich ist natürlich unzulässig, aber für Stuttgart 21 sind aktuell 8,2 Mrd Euro veranschlagt.

Fontoj/Quellen:

- Standardisierte Bewertung für das Reaktivierungsprojekt Münster Sendenhorst (WLE), PTV, 07.03.2019
- Präsentation Vorentwurfsplanung, Schüßler-Plan, 25.09.2015
- Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster – Teilabschnitt Münsterland, 06.12.1999
- Bürgerinformation Nahverkehrsplan Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, 15.05.2018
- Münstersche Zeitung, 23.05.2019
- Westfälische Nachrichten 25.01.2018
- Westdeutscher Rundfunk 03.07.2019

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Ferii kiel Goethe - ankoraŭ liberaj lokoj en la jarkunveno

Bad Ems vidis honorindajn gastojn. Fjodor Dostojevskij terapiis sian epilepsion, Nikolaj Gogol pulmon kaj animon, Jacques Offenbach la podagron. Vilhelmo la I-a, reĝo de Prusio kuracis sian ĉiuvintran kataron kaj marĝene per diplomatiaj provokoj kontraŭ la franca imperiestro iniciatis la german-francan militon.
Goethe ne estis malsana sed volonte pasis migrante.
La listo estas nekompleta, ankaŭ ĉar mankas viaj nomoj.
La limdato por aliĝo al la GEFA-jarkunveno estas pasinta kaj la restintaj liberaj ĉambroj redonitaj.
Sed se vi rapide decidas kaj sendas vian aliĝilon (en la pasinta FE-eldono 2/2019) al la poŝtadreso

BSW-Ortsstelle Werk Kassel
Freizeitgruppe Esperanto
Frasenweg 20-36
DE-34128 Kassel (Germanio)

aŭ retpoŝte al la redakcia adreso

fervoja.esperantisto@t-online.de

tiam ni klopodos ankoraŭ ebligi vian partoprenon.

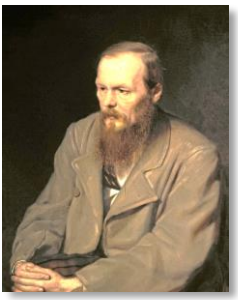


GEFA-Jarkunveno
11.-13. de Oktobro 2019
BSW-hotelo Lindenbach
Bad Ems

Guido Brandenburg

Urlauben wie Goethe - noch freie Plätze auf dem Jahrestreffen

Bad Ems hat ehrenwerte Gäste gesehen. Fjodor Dostojewski therapierte seine Epilepsie, Nikolaj Gogol Lunge und Seele, Jacques Offenbach die Gicht. Wilhelm I., König von Preußen kurierte seinen allwinterlichen Katarrh und gab nebenbei durch diplomatische Provokationen gegen den französichen Kaiser den Anstoß für den deutsch-französischen Krieg.
Goethe war nicht krank, kam aber gern auf der Wanderschaft vorbei.
Die Liste ist unvollständig, auch weil noch eure Namen fehlen.
Der Anmeldeschluss für das GEFA-Jahrestreffen ist verstrichen und die verbliebenen freien Zimmer zurückgegeben.
Wenn ihr aber schnell entscheidet und euren Anmeldebogen (aus der letzten FE-Ausgabe 2/2019) an die Postadresse schickt



Mi sanece neniam pli bonfartis ol en tiu abomena Ems.
Ich habe mich gesundheitlich niemals wohler gefühlt als in diesem scheußlichen Ems.
(Fjodor Dostojewski)

BSW-Ortsstelle Werk Kassel
Freizeitgruppe Esperanto
Frasenweg 20-36
DE-34128 Kassel (Germanio)

oder per EMail an die Redaktionsadresse

fervoja.esperantisto@t-online.de

dann werden wir uns bemühen, deine Teilnahme noch möglich zu machen.

(trad. Brandenburg)



La trabfaka ponto el la jaro 1870 / die Fachwerkbrücke aus dem Jahr 1870
(Foto: historia bildkarto / historische Ansichtskarte)

Fervoje trans la Odron

Kelkajn kilometrojn apud la stratponto, kiu servas kiel modelo por la emblemo de la „Transponta Kongreso“ venontjara interligas fervoja ponto la du flankojn de la Odro-rivero. Ĝi estas inaŭgurita 2008, do relative nova latiskorde ligita arkoponto. Kvankam ĝi sendube havas certan estetikan valoron, ni ne elektis ĝin, ĉar ĝi kaŝita malantaŭ rivera kurbiĝo kaj ne videbla de la urbo *Frankfurt/Słubice*. Tamen utilas raporti pri kelkaj historiaj detaloj de la hodiaŭ internacia fervoja rivertranspasejo.

La unua tie konstruita ponto estis parto de la fervoja linio *Frankfurt-Posen* (*Poznan*), kiu ekfunkciis en la jaro 1870 komisie de la kompanio *Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft*. Ĝi estis unutraka trabfaka ŝtalponto entute 444 m longa el dek unu elementoj. Sur la alflua flanko estis instalita aldona trabfaka elemento en fludirekto cele helpi al velŝipistoj levi kaj mallevi la maston.

En la jaro 1899 aldoniĝis paralelaj elemenoj por dua trako kaj necesis stabiligi la ekzistantan parton pro la kreskintaj trajnopezoj. Pliaj fortigaj investoj sekvis 1926.

Mit der Eisenbahn über die Oder

Einige Kilometer neben der Straßenbrücke, die als Modell für das Logo des „Brückenkongresses“ im kommenden Jahr dient, verbindet eine Eisenbahnbrücke die beiden Seiten des Oder-Flusses. Sie ist eine 2008 eingeweihte, also verhältnismäßig neue Netzwerk-Bogenbrücke. Obwohl sie zweifellos einen gewissen ästhetischen Wert hat, haben wir sie nicht gewählt, weil sie hinter einer Flussbiegung versteckt von der Stadt Frankfurt/Słubice aus nicht zu sehen ist.

Trotzdem sollte über einige historische Details der heute internationalen Eisenbahn-Flussüberquerung berichtet werden.

Die dort zuerst gebaute Brücke war Teil der Eisenbahnstrecke Frankfurt-Posen (Poznan), die im Jahr 1870 im Auftrag der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft in Betrieb ging. Sie war eine eingleisige Stahlfachwerkbrücke insgesamt 444 m lang aus elf Elementen. Auf der Oberstromseite war ein zusätzliches Fachwerkelement in Flussrichtung aufgebaut mit dem Ziel den Segelschiffern beim Aufrichten und Niederlegen des Mastes zu helfen.

1937 estis vastigata la aperturo por la ŝipoj enkonstruante unu 80 m longan pontelementon. En Februaro 1945 germanaj trupoj eksplodigis la ponton kaj en Aprilo frakasis la restintajn elementojn kaj ĉiujn plilierojn. Tri semajnojn poste sovetaj armeaj trajnoj veturis apud la ruino trans lignan pioniran ponton.

La rekonstruo kiel translima ponto komenciĝis 1946. Estis reuzataj la damaĝitaj pilieroj kaj abutmentoj kaj la ripareblaj trabfakaj elementoj. La ŝiptrafikan aperturon oni transpontis provizore kaj en Marto 1947 povis veturi unutrake. Pro la ampleksa kargotrafiko ĝis 1953 la kompleta konstruaĵo inkluzive la duan trakon estis renovigata. Aldoniĝis la ekfunkcio de la nova limstacio *„Oderbrücke“* (kiun ni vizitos



Pontona lokado de la nova arkoponto
Platzieren der neuen Bogenbrücke mit Pontons
(Foto: Eisenbahnfreunde Frankfurt (Oder))

kadre de la kongresa programo). Meze de la mil-naŭcent-sesdekaj jaroj ĉiutage pasis 45 kargotrajnoj kun 2000 vagonoj la ponton. 1988 la pola fervojo elektrizis la lastan sekcion de la linio *Frankfurt-Poznan* inter la stacio Od*erbrücke* kaj *Rzepin* laŭ la pola normo per 3000 V kontinua kurento, do ankaŭ la ponton.

Pro substancaj problemoj fine de 2005 la norda trako devis esti barata kaj sur la suda trako reduktata la permesita rapideco al 50 km/h. La bezono je nova ponto estis evidenta.

De konstrukomenco ĝis inaŭguro pasis eĉ ne unu jaro. Post la 12-a de Decembro 2008 la trajnoj transiris Odron per la nova ponto.

Im Jahr 1899 kamen parallele Elemente für ein zweites Gleis hinzu und es war notwendig den schon existierenden Teil wegen der angestiegenen Zuggewichte zu ertüchtigen. Weitere Verstärkungsinvestitionen folgten 1926.

1937 wurde die Öffnungsweite für die Schiffe durch Einbau eines 80 m langen Brückenelements vergrößert.



Nur ankoraŭ duone uzebla: la postmilita ponto en la jaro 2005
Nur noch halb zu gebrauchen: Die Nachkriegsbrücke im Jahr 2005
(Foto: Eisenbahnfreunde Frankfurt (Oder))

Im Februar 1945 sprengten deutsche Truppen die Brücke und zerstörten im April die verbliebenen Elemente und alle Pfeiler. Drei Wochen später fuhren sowjetische Armeezüge neben der Ruine über eine hölzerne Pionierbrücke.

Der Wiederaufbau der nun grenzüberschreitenden Brücke begann 1946. Wiederverwendet wurden die beschädigten Pfeiler und Widerlager und die reparablen Fachwerkelemente. Die Öffnung für den Schiffsverkehr hat man provisorisch überbrückt, und konnte im März 1947 eingleisig fahren. Wegen des umfangreichen Güterverkehrs wurde bis 1953 das vollständige Bauwerk einschließlich des zweiten Gleises wiederhergestellt. Hinzu kam die Inbetriebnahme des neuen Grenzbahnhofs „Oderbrücke“ (den wir im Rahmen des Kongressprogramms besuchen werden). Mitte der neunzehnhundertsechziger Jahre passierten täglich 45 Güterzüge mit 2000 Wagen die Brücke. 1988 elektrifizierte die polnische Eisenbahn das letzte Teilstück der Strecke Frankfurt-Poznan zwischen dem Bahnhof

En la supergrundaj sekcioj la ponto havas kvar aperturojn ĉe la okcidenta kaj du ĉe la orienta bordo. Tiuj sekcioj konsistas el 44m longaj ŝtalbetonaj elementoj. Por la transakvovoja sekcio la origina plano antaŭvidis trabe ligitan arkoponton pezan 1600 t. Realigita estas la jam menciita latiskorde ligita arkoponto longa 104 m kaj 1100 t peza.

Malfacilaĵojn kaj prokrastojn kaŭzis la restaĵoj de la militdetruita ponto, fiksiĝintaj en la riverogrundo kaj obstrukciantaj la laborojn fundamentajn. Ili devis esti pene elfosataj helpe de specialaj mergistoj kaj pezaj gruoj.

La arkoponto estiĝis aparte de la laborareo sur la pola flanko, la 18-an de Novembro 2008 estis portata per pontonoj al la enkonstrua loko kaj lokata sur la pilieroj.



Trans la nova ponto estas metata la ŝotrobalastaj trakoj.
Über die neue Brücke werden die Gleise im Schotterbett verlegt.
(Foto: Eisenbahnfreunde Frankfurt (Oder))

Tiel ĝis la horarŝanĝo, la antaŭvidita ekfunkcia celo, restis unu monato por dismeti la ŝotrobalastajn trakojn kaj munti la katenarion.

Oderbrücke und Rzepin nach polnischer Norm mit 3000 V Gleichstrom, also auch die Brücke. Wegen substantieller Probleme musste Ende 2005 das nördliche Gleis gesperrt und auf dem südöstlichen Gleis die zulässige Geschwindigkeit auf 50 km/h herabgesetzt werden. Der Bedarf einer neuen Brücke war offensichtlich.

Vom Baubeginn bis zur Einweihung verging nicht einmal ein Jahr. Nach dem 12. Dezember 2008 überquerten die Züge die Oder mit der neuen Brücke.

Die Vorlandabschnitte der Brücke haben vier Öffnungen am westlichen und zwei am östlichen Ufer. Die Abschnitte bestehen aus 44 m langen Stahlbetonelementen. Für die Brücke über die Wasserstraße sah der ursprüngliche Plan eine 1600 t schwere Stabbogenbrücke vor. Realisiert ist die bereits erwähnte 104 m lange und 1100 t schwere Netzwerkbogenbrücke.

Schwierigkeiten und Verzögerungen verursachten die Reste der kriegszerstörten Brükke, die sich im Flussgrund festgesetzt hatten und die Fundamentarbeiten behinderten. Sie mussten mit Hilfe von Spezialtauchern und schweren Kränen mühselig ausgegraben werden.

Die Bogenbrücke enstand abseits des Baustellenareals auf polnischer Seite, wurde am 18. November 2008 mit Pontons zur Einbaustelle gebracht und auf die Pfeiler gesetzt.

Damit blieb bis zum Fahrplanwechsel, dem vorgesehenen Inbetriebnahmeziel, noch ein Monat übrig, um die Gleise im Schotterbett zu verlegen und die Fahrleitung zu montieren.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Novaĵoj pri la „Transponta Kongreso“ sur la retpaĝo:
Neues zum „Brückenkongress“ auf der Internetseite:

www.esperanto.de/ifk

Transponta Esperanto-Kongreso
germana - pola - fervojista



TRAKO

Frankfurt (O) / Słubice
29-a de Majo – 5-a de Junio 2020

Nova GEFA-emblemo?

La konata emblemo de GEFA konstruita el la stelo, la flugilrado kaj la simbolo de la fondaĵo BSW esprimis la celojn de la asocio praktiki kaj evoluigi Esperanton en la fervojo sub la tegmento de la fondaĵo BSW kaj tial dum jardekoj ne esence ŝanĝiĝis. Nun necesis komuniki la novorganizon kaj la strategian komunecon de la fondaĵoj BSW kaj EWH.



Ne plu uzenda: la emblemo de GEFA ĝis nun
Nicht mehr zu verwenden: Das GEFA-Log bis jetzt

La nova fondaĵfamilio ricevis rekoneblan vizaĝon kaj la estraro atentis ke malaperu la apartaj emblemoj kaj estu uzata nur ankoraŭ la nova. Kvankam la interrilato de GEFA kaj la fondaĵo BSW restis neŝanĝita kaj la skribo „Stiftung BSW“ estis parto de la GEFA-emblemo, oni admonis nin nun finfine adapti ĝin al la nova komunika strategio.



Sole substituo de la skribo / Nur Ersatz der Schrift

La versio aplikata sur la titolpaĝo ne estas vere kontentiga, aliaj, kiel la tie ĉi prezentataj, ankaŭ ne. Ĉu estas iu inter vi kun pli bona ideo?

Guido Brandenburg

Ein neues GEFA-Logo?

Das bekannte Logo der GEFA, zusammengesetzt aus einem Stern, dem Flügelrad und dem Symbol der Stiftung BSW hat die Ziele der Vereinigung ausgedrückt, Esperanto in der Eisenbahn und unter dem Dach der Stiftung BSW anzuwenden und weiterzuentwickeln und hat sich deshalb seit Jahrzehnten nicht wesentlich verändert. Nun war es nötig, die Neuorganisation und strategische Gemeinsamkeit der Stiftungen BSW und EWH zu kommunizieren. Die neue Stiftungsfamilie



Apartigo de la simboloj / Separaierung der Logos

bekam ein wiedererkennbares Gesicht, und der Vorstand achtete darauf, dass die eigenständigen Logos verschwinden und nur noch das neue verwendet wird. Obwohl die Beziehung zwischen der GEFA und der Stiftung BSW unverändert geblieben ist und der Schriftzug „Stiftung BSW“ ein Teil des GEFA-Logos war, hat man uns ermahnt, uns nun endlich der neuen Kommunikationsstrategie anzupassen. Die auf dem Titelblatt verwendete Version ist nicht wirklich befriedigend, andere hier vorgestellte auch nicht. Ist unter euch jemand mit einer besseren Idee?



(trad. Brandenburg)



En la ĝardeno

La framboj per altaj siaj
tigoj disigis nin,
sed tra l' foliaro niaj
manoj mem trovis sin.

La heĝo per alto sia
ne povis malhelpi ĝin:
mi metis la berojn al via
buŝo kaj kisis vi min.

Se irus tra la ĝardeno
ankoraŭfoje vi,
volonte je via reveno
atendus dum horoj mi.

Trad. Manfred Retzlaff

Im Garten

Die hohen Himbeerwände
Trennten dich und mich,
Doch im Laubwerk unsre Hände
Fanden von selber sich.

Die Hecke konnt' es nicht wehren,
Wie hoch sie immer stund.
Ich reichte dir die Beeren
Und du reichtest mir deinen Mund.

Ach schrittest du durch den Garten
Noch einmal im raschen Gang,
Wie gerne wollt' ich warten,
Warten stundenlang.

Theodor Fontane

Redaktofino por FE 04/2019 estos la 15.11.2019		Redaktionschluss für FE 04/2019 ist 15.11.2019	
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