Fervoja Esperantisto

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

GEFA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 2 Aprilo - Junio 2020

Por certa tempo barita! Bis auf weiteres gesperrt!



Atendobenko sen „socia distanco“
(vd. paĝon 3)

Eine Wartebank ohne „Sozialabstand“
(s. Seite 3)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Kongresoj en tempo de Koronviruso	3	Kongresse in Zeiten von Corona	3
Freiburg - Colmar	5	Freiburg - Colmar	5
Denove Dostojevskij	9	Wieder Dostojewski	9
Aliĝilo GEFA-jarkunveno 2020	10	Anmeldung GEFA-Jahrestreffen 2020	11
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

la komunaĵo de feĉo, faruno, desinfekta likvaĵo, nudeloj kaj neceseja papero?
Kompreneble: Ĉiuj ne estas haveblaj - urĝa koronvirusa bezono. La ĉaso de tiaj varoj povas esti unu el la malmultaj sporte amuzaj aspektoj de la aktuala krizo. Malpli amuza estas la kondiĉoj por la klientoj de la publika regiona trafiko. Konsiderinda parto de la laboranta populacio tion faras hejme kaj ne pretendas lokon en trajno aŭ buso. La ceteruloj tamen veturas en maloftaj veturiloj kun multaj aliaj ceteruloj kaj klopodas gardi la preskribitan distancon. Ĉar la trafikentreprenoj ne interesiĝas veturigi „varman aeron tra la pejzaĝo“ ili jen modere, jen rigore reduktis siajn horarojn kaj la menciitaj ceteruloj fine estas la viktimoj de la konflikto inter bezono kaj ekonomieco.
Inter la multaj infektprotektaj direktivoj minacantaj ekzemple kioskoposedanton per konsiderinda punpago se la kolbaso de li vendita estas konsumata en distanco de malpli ol 50 metroj, estas neniu kiun trafikentrepreno devus timi. Tie la pasaĝeroj mem respondecas pri sia distanco. La elektronika indikilo sur la kajo ja ankaŭ admonas nur uzi la trajnon pripensinte ĉu tio vere necesas - freneza tempo.
Privilegita observi ĉion el mia sekura laborĉambro sen ĝeno de laŭtaj kaj postulemaj infanoj mi nur devas ĉagreniĝi pri renversitaj planoj - planoj pri vojaĝoj, pri ferio kaj pri nia kongreso komuna kun la Germana kaj la Pola Esperanto-Asocioj. Sed tion mi poste ankoraŭ volas aparte detaligi.



Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

die Gemeinsamkeit von Hefe, Mehl, Desinfektionsflüssigkeit, Nudeln und Toilettenpapier? Klar: Alle sind nicht zu bekommen – dringender Corona-Bedarf. Die Jagd noch solchen Waren kann einer der wenigen sportlich amüsanten Aspekten der aktuellen Krise sein. Weniger amüsant sind die Bedingungen für die Kunden des öffentlichen Nahverkehrs. Ein wesentlicher Anteil der arbeitenden Bevölkerung tut dies zu Hause und beansprucht keinen Platz in Zug oder Bus. Die Übrigen aber fahren nach reduziertem Fahrplan in seltenen Fahrzeugen mit vielen anderen Übrigen und bemühen sich, den vorgeschriebenen Abstand zu halten. Weil die Verkehrsunternehmen kein Interesse daran haben „warme Luft durch die Landschaft“ zu fahren, haben sie hier moderat, dort rabiat ihre Fahrpläne ausgedünnt, und die genannten Übrigen sind Opfer des Konflikts zwischen Bedarf und Wirtschaftlichkeit.
Unter den vielen Regelungen zum Infektionsschutz, die beispielsweise einem Kioskbesitzer ein erhebliches Bußgeld androhen, wenn die Wurst, die er verkauft hat, in einer Entfernung von weniger als 50 Metern konsumiert wird, ist keine, die ein Verkehrsunternehmen fürchten müsste. Dort ist der Reisende selbst für seinen Abstand verantwortlich. Der elektronische Anzeiger auf dem Bahnsteig mahnt ja auch, den Zug nur nach der Überlegung zu benutzen, ob das auch wirklich notwendig ist – eine verrückte Zeit.
Mit dem Privileg, alles von meinem sicheren Arbeitszimmer beobachten zu können, ohne Störung durch laute und fordernde Kinder, muss ich mich nur über gekippte Pläne ärgern - Pläne von Reisen, vom Urlaub und von unserem gemeinsamen Kongress mit dem Deutschen und dem Polnischen Esperanto-Bund. Aber darauf möchte ich gleich noch gesondert eingehen.

Guido Brandenburg

Kongresoj en tempo de Koronviruso

Transponta Kongreso (72-a IFK) ŝovita al 2021



La mondo turniĝas en granda kirlo. La viruso kraĉas sur ĉies planojn, renversas ĉiujn prioritatojn, forĝas novajn aliancojn kaj disrompas aliajn.

Konsternigas la samtempeco de la informoj esperigaj pri unuaj sukcesoj de la kontraŭinfektaj strategioj kaj katastrofaj pri kreskanta nombro de mortviktimoj. Konsternigas la perspektivŝanĝo internen fokusanta nun al la propra kontinento, ŝtato, la propra urbo, strato, loĝejo. Konsternigas la rapideco kun kiu malaperas atingoj de libereco kaj facileco en internaciaj najbaraj rilatoj kaj reaperas antaŭjuĝoj kaj antipatioj.

La izolaj reguloj tegas kiel melduo la ĉiutagon. Ne iri engrupe, teni distancon, eviti ne nepre necesajn aĉetojn, rezigni pri teama sporto, pri vizitoj en muzeo, teatro, kinejo, pri vizitoj ĉe gepatroj, geavoj.

La reguloj celas malhelpi rapidan disvastiĝon de la viruso troŝarĝantan la kuracajn sistemojn. Ni komprenas la logikon kaj klopodas konduti konvene. Sed tiu daŭra membrido kaj tiu daŭra bezono kontroli, kio ankoraŭ funkcias kiel antaŭ la viruso kaj kio ne plu, estas pli streĉa de tago al tago. Ni ĉiuj esperas pri reiro al normaleco, sed scias nur ke ĝi venos – iam – poste.

Sed nun? Pensi pri kongreso estas kiel rememori oran pasintecon. La kontraŭvirusan strategion – en najbaraj landoj ne sama sed simila - ĝis nun karakterizis regulado de sociaj kon-

Kongresse in Zeiten von Corona

Brückenkongress (72. IFK) nach 2021 verschoben

Die Welt dreht sich in einem großen Strudel. Das Virus spuckt auf die Pläne von jedem, schmiedet neue Allianzen und zerbricht andere.

Betroffen macht einen die Gleichzeitigkeit der hoffnungsvollen Informationen über erste Erfolge der Infektionsschutz-Strategien und der katastrophalen von der steigenden Zahl der Todesopfer. Betroffen macht der Perspektivwechsel nach innen, der sich nun auf den eigenen Kontinent, Staat, die eigene Stadt, Straße, Wohnung fokussiert. Betroffen macht die Geschwindigkeit, mit der die Errungenschaften der Freiheit und Leichtigkeit in internationalen Nachbarschaftsbeziehungen verschwinden und Vorurteile und Aversionen wiederkommen.

Die Regeln der Isolation überziehen wie Mehltau den Alltag. Nicht in Gruppen gehen, Abstand halten, nicht unbedingt notwendige Einkäufe vermeiden, verzichten auf Teamsport, auf Besuche in Museum, Theater, Kino, auf Besuche bei den Eltern, Großeltern.

Die Regeln zielen darauf ab, eine schnelle Ausbreitung des Virus zu behindern, die die medizinischen Systeme überlasten würde. Wir verstehen die Logik und versuchen, uns angemessen zu verhalten. Aber dieses dauerhafte Zügeln und diese dauerhafte Notwendigkeit zu kontrollieren, was noch geht wie vor dem Virus und was nicht mehr, strengt von Tag zu Tag mehr an. Wir hoffen alle auf eine Rückkehr zur Normalät, wissen aber nur dass sie kommen wird – irgendwann – später.

Aber jetzt? An einen Kongress zu denken ist wie sich an eine goldene Vergangenheit zu erinnern. Die Strategie gegen das Virus – nicht gleich, aber ähnlich in den Nachbarländern – zeichnet bisher die Regulierung von Sozialkontakten aus, in verschiedenen Härtestufen, unter denen das Abraten bzw. Verbieten von Veranstaltungen eine der ersten war und im

taktoj en pluraj ŝtupoj de strikteco, el kiuj la malrekomendo respektive malpermeso de aranĝoj estis unu el la unuaj kaj kaze de sukceso supozeble estos la lasta.

Neniu kapablas kaj neniu ankaŭ volas diri kiel longe devos daŭri tiu stato. Sed jam hodiaŭ – mi skribas tiun ĉi tekston la 5-an de Aprilo – estas videble, ke la obstakloj en turisma vojaĝtrafiko kaj en limtransiro malebligas la kongreson en tiu loko kaj en tiu tempo.

La kongreso estis ambicia projekto de tri asocioj planintaj kune aranĝi siajn ĉiujarajn asembleojn kun abunda kultura kaj turisma programo.

La decido komuna pasigi senkongresan jaron 2020 kaj ŝovi la tutan aranĝon al Pentekosto 2021 por ĉiuj estas unika, por ne diri „historia“. Ŝovi ĝin je unu jaro sed konservi la lokon ebligu konservi la koncepton kaj evitu ke la laboro jam farita de ĉiuj helpantoj kaj kunagantoj ne estos vana.

La novaj datoj de la 72-a Internacia Fervojista Kongreso estos la 21-a ĝis la 28-a de Majo 2021.

GEFA kiel organizanta asocio kontaktis ĉiujn aliĝintojn por informi ilin pri la situacio kaj demandi ilin ĉu ilia aliĝo restu valida kaj por memorigi pri nuligo de la trajn- kaj flugbiletoj kaj la hotelmendoj. La kondiĉoj de lando al lando estas diversaj. Ni esperas, ke sub la renkontitaj kondiĉoj tio eblas senpage.



Sed precipe ni esperas ke la minaco pasu preter niaj fermitaj pordoj. Ni konscias ke ni – vojaĝemaj, societemaj kaj majoritate en supra aĝo-triono - apartenas al la homoj kun la plej alta risko.

Falle des Erfolgs wahrscheinlich eine der letzten.

Niemand kann und niemand will auch sagen, wie lange dieser Zustand wird andauern müssen. Aber schon heute – ich schreibe diesen Text am 5. April – ist sichtbar, dass die Behinderungen im touristischen Reiseverkehr und beim Grenzübertritt den Kongress an dieser Stelle und zu dieser Zeit unmöglich machen.

Der Kongress ist ein anspruchsvolles Projekt von drei Verbänden, die geplant hatten ihre jährlichen Hauptversammlungen gemeinsam auszurichten, mit einem reichhaltigen kulturellen und touristischen Programm.

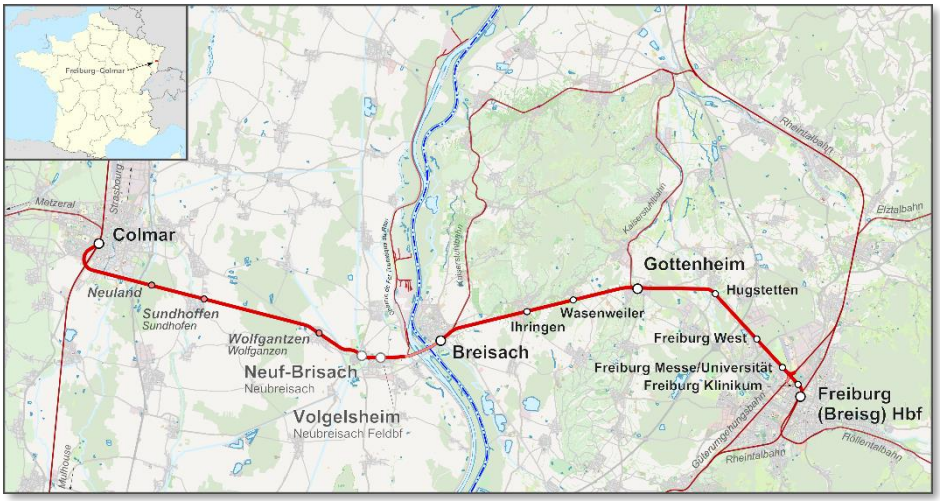
Der gemeinsame Entschluss, ein Jahr 2020 ohne Kongress vergehen zu lassen und die ganze Veranstaltung auf Pfingsten 2021 zu verschieben, ist einmalig, um nicht zu sagen „historisch“. Ihn um ein Jahr zu verschieben, den Ort aber zu belassen, soll ermöglichen, das Konzept zu bewahren und zu vermeiden, dass die von allen Helfern und Mitwirkenden bereits geleistete Arbeit umsonst gewesen sein wird.

Der neue Termin des 72. Internationalen Eisenbahner-Kongresses wird der 21. bis 28. Mai 2021 sein.

Die GEFA als organisierender Verband hat alle Angemeldeten kontaktiert, um sie über die Situation zu informieren und sie zu fragen, ob ihre Anmeldung gültig bleiben soll und um sie an die Stornierung der Zug- und Flugtickets und der Hotelbuchungen zu erinnern. Die Bedingungen sind von Land zu Land unterschiedlich. Wir hoffen, dass das unter den angetroffenen Bedingungen gebührenfrei möglich ist.

Vor allem aber hoffen wir, dass die Bedrohung an unseren geschlossenen Türen vorbeiziehen möge. Wir sind uns darüber klar, dass wir – reisefreudig, gesellig und mehrheitlich im oberen Altersdrittel – zu den Menschen mit dem höchsten Risiko gehören.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**



Hodiaŭ la Rejno ankoraŭ interrompas la linion de Freiburg al Colmar / Heute unterbricht noch der Rhein die Strecke von Freiburg nach Colmar (Mapo/Karte: Pechristener, Sting, Palosirkka, OpenStreetMap)

Freiburg – Colmar
linio de german-franca amikeco

„Reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn“ - tiu paralelisma slogano de IFEF anticipas la ekziston de limtranspaŝaj fervojaj linioj. Ke tiu premiso ne estas memkomprenebla, montras la evoluo de la fervojaj retoj entute. Limoj difinas la randon de tutŝtataj kaj de regionaj interesoj kaj kie ili estas prioritate direktataj internen, sekiĝas la trafikaj fluoj kaj kreskas strukture malfortaj regionoj.

Inverse en tempo de fervoja renesanco kaj de eŭropa integriĝo translimaj linioj reaperas en la fokuso. La 22-an de Januaro 2019, okaze de la 50-a jubileo de la Elysee-kontrakto pri german-franca amikeco, la franca prezidanto Macron kaj la germana kancelierino Merkel subskribis la Kontrakton de Aachen cele renovigi la german-francan partnerecon. Ĝi enhavas krom multaj deklaroj de bona volo ankaŭ agendon, liston de projektoj kiuj konkretigu la interŝtatan kunlaboron. Unu el tiuj projektoj estas la interligo de la fervoja linio Freiburg-Breisach-Colmar, linio kvazaŭ simbola por la german-francaj interrilatoj.

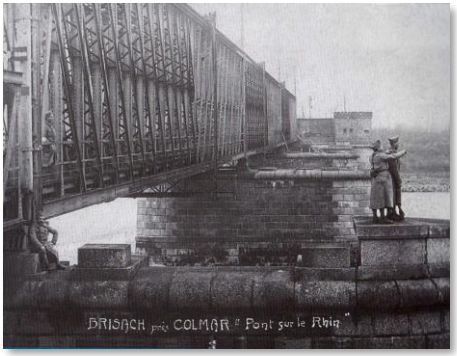
Freiburg - Colmar
eine Strecke deutsch-französischer Freundschaft

„Schienen vebinden die Länder – Esperanto die Völker“ –dieser parallelistische Slogan der IFEF setzt die Existenz grenzüberschreitender Esienbahnstrecken voraus. Dass diese Prämisse nicht selbstverständlich ist, zeigt die Entwicklung der Eisenbahnnetze insgesamt. Grenzen definieren den Rand gesamtstaatlicher und regionaler Interessen, und wo sie schwerpunktmäßig nach innen gerichtet sind, trocknen die Verkehrsflüsse aus und wachsen strukturschwache Gebiete.

Umgekehrt geraten grenzüberschreitende Strecken in einer Zeit der Eisenbahn-Renaissance und der europäischen Integration wieder in den Fokus. Am 22. Januar 2019, aus Anlass des 50. Jahrestags des Elysee-Vertrags über die deutsch-französische Freundschaft, haben der französische Präsident Macron und die deutsche Kanzlerin Merkel den Vertrag von Aachen unterzeichnet, um die deutsch-französische Partnerschaft zu erneuern. Er enthält neben vielen Erklärungen des guten Willens auch eine Agenda, eine Liste von Projekten,

Kiam inter Nürnberg kaj Fürth 1835 ekĝermis la fervoja reto, Alzaco maldekstraflanke de la Rejno estis franca kaj Colmar administracia sidejo de la departemento Supra Rejno. Freiburg dekstraflanke estis urbo en la grandduklando Badenio. La translimaj ekonomaj interrilatoj estis modestaj. Planoj el la jaro 1868 instali fervojan linion de Freiburg markis la finpunkton en Breisach. Ĝia destino estis transporto de ligno el la Nigra Arbaro al la Rejno kaj de karbo de la Rejno al Freiburg. Por transpasi la Rejnon sufiĉis pramo. La konstruo daŭris de la 7-a de Junio 1870 ĝis la 14-a de Septembro 1871.

Post la anekto de Alzaco sekve de la milito 1870/71 Colmar kaj la konekto trans la Rejnon tamen fariĝis interesa por komerco. Breisach ne plu estis limurbo kaj laŭtiĝis la vokoj pri seninterrompa fervojlinio.



La fervoja ponto trans la Rejnon 1918
Die Eisenbahnbrücke über den Rhein 1918
(historia bildkarto) / historische Postkarte)

Necesis ŝtatkontrakto inter Badenio kaj la Germana Regno subskribita 1874 por kolekti monrimedojn kaj disdividi la taskojn. Post du jaroj por konstruo de la ponto inter Breisach kaj Vogelgrun kaj linio ĝis Colmar la unua trajno veturis la 7-an de Januaro 1878. La vojaĝo inter Freiburg kaj Colmar daŭris 70 minutojn. Ekde 1910 trafikis regiona rapidtrajno.

Dum la milito 1914-18 kreskis la ŝarĝo de la linio esence pro armetransportoj. Post ĝia fino kaj la reiro de Alzaco al Francio ekdormis la intereso pri la linio. Tamen linio kaj ponto die die zwischenstaatliche Zusammenarbeit konkretisieren sollen. Eines dieser Projekte ist die Durchbindung des Eisenbahnlinie Freiburg-Breisach-Colmar, einer Linie, die wie ein Symbol ist für die die deutsch-französischen Beziehungen.

Als zwischen Nürnberg und Fürth 1835 das Eisenbahnnetz aufkeimte, war das Elsass auf der linken Seite des Rheins französisch und Colmar Verwaltungshauptstadt des Departements Oberrhein. Freiburg auf der rechten Seite war eine Stadt im Großherzogtum Baden. Die grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen waren bescheiden. Pläne aus dem Jahr 1868 zur Einrichtung einer Eisenbahnlinie von Freiburg setzten den Endpunkt in Breisach. Ihre Aufgabe war der Transport von Holz aus dem Schwarzwald zum Rhein und von Kohle vom Rhein nach Freiburg. Zur Überquerung des Rheins reichte eine Fähre. Der Bau dauerte vom 7. Juni 1870 bis zum 14. September 1871.

Nach der Annexion des Elsass infolge des Krieges 1870/71 wurde Colmar und die Verbindung über den Rhein für den Handel interessant. Breisach war keine Grenzstadt mehr und die Rufe nach einer durchgehenden Zugverbindung wurden lauter.

Es erforderte einen Staatsvertrag zwischen Baden und dem Deutschen Reich, der 1874 unterzeichnet wurde, um die Mittel zu sammeln und die Aufgaben zu verteilen. Nach zwei Jahren für die Errichtung der Brücke zwischen Breisach und Vogelgrun und der Strecke bis Colmar fuhr am 7. Januar 1878 der erste Zug. Die Fahrt zwischen Freiburg und Colmar dauerte 70 Minuten. Seit 1910 verkehrte ein Eilzug.

Während des Krieges 1914-18 wuchs die Belastung der Strecke in erster Linie durch Militärtransporte. Nach dessen Ende und der Rückkehr des Elsass nach Frankreich schlief das Interesse an der Strecke wieder ein. Trotzdem blieben Strecke und Brücke bis 1939 weiterhin nutzbar. Neun Tage nach Kriegserklärung sprengten französische Pioniere alle Brücken des oberen Rheintals, die

restis uzeblaj ĝis 1939. Naŭ tagojn post militdeklaro francaj pioniroj eksplodigis ĉiujn pontojn de la supra Rejn-valo ligintajn Germanion kaj Francion, nekomplete ankaŭ tiun inter Breisach kaj Vogelgrun. Por malhelpi nelegalajn limtransirojn germanaj pioniroj kompletigis la detruon. Konate tio ne efikis kontraŭ nova atako de la germana armeo kontraŭ Francio. Nur naŭ monatojn poste la ponto estis novkonstruita kaj ripete „radoj povis ruli por la venko“.

La 4-an de Februaro 1945 restoj de la germana armeo retiriĝis kaj per nova detruo de la ponto interrompis la fervojan linion por malhelpi la progreson de la alianculoj. Ankaŭ tio nur por kelkaj tagoj: La 21-an de Aprilo francaj trupoj okupis Breisach.

1947 el ruinaĵoj oni kompilis provizoran stratponton anstataŭigitan 1962 per moderna ponto sur la restintaj fundamentoj. La finpunkto de la fervojlinio sur germana flanko denove estis Breisach, sur franca flanko Volgelsheim, kie ĝis 1969 ankoraŭ regis persontrafiko. Hodiaŭ sporade veturas kargotrajnoj al la Rejn-haveno kaj muzefervoja vaportrajno de regiona asocio.



Lokomotivo 030 de la alzaca muzea fervojo en la stacio Volgelsheim
Lokomotive 030 der elsässischen Museumseisenbahn
im Bahnhof Volgelsheim
(Foto: Corradox, WikiMedia)

Dum Breisach intertempe estas kroĉita al la reto de „Breisgau S-Bahn“ kun la centro Freiburg kaj modernigo kaj elektrizo preskaŭ estas finita, pri la plukonduko ĝis Colmar ĝis nun nur ekzistas studoj konsiderantaj diversajn trakDeutschland und Frankreich verbunden hatten, unvollständig auch die zwischen Breisach und Vogelgrun. Um illegale Grenzübertritte zu verhindern, brachten deutsche Pioniere die Zerstörung zum Abschluss. Wie bekannt half das nicht gegen einen neuen Angriff der deutschen Armee auf Frankreich. Nur neun Monate später war die Brücke neu gebaut und erneut konnten „Räder rollen für den Sieg“.

Am 4. Februar 1945 zogen sich Reste der deutschen Armee zurück und eine neuerliche Zerstörung der Brücke unterbrach die Eisenbahnlinie, um das Vorrücken der Alliierten zu verhindern. Auch dies nur für wenige Tage: Am 21. April besetzten französische Truppen Breisach.

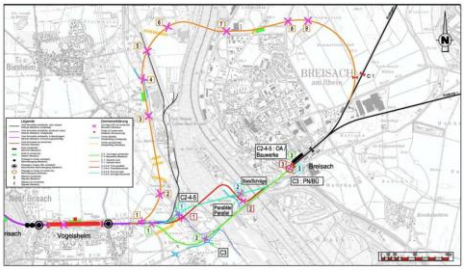


Hodiaŭ stratponto kuŝas sur la fundamentoj de la fervoja ponto.
Heute liegt eine Straßenbrücke auf den Fundamenten der Eisenbahnbrücke.
(Foto: Luftfahrer, WikiMedia)

1947 setzte man aus den Trümmern eine provisorische Straßenbrücke zusammen, die 1962 durch eine moderne Brücke auf den verbliebenen Fundamenten ersetzt wurde. Der Endpunkt der Eisenbahnlinie auf deutscher Seite war wieder Breisach, auf französischer Seite Volgelsheim, wo es bis 1962 noch Personenverkehr gab. Heute fahren gelegentlich Güterzüge zum Rheinhafen und ein Museums-Dampfzug eines regionalen Vereins.

Während Breisach mittlerweile mit dem Netz der „Breisgau S-Bahn“ verknüpft ist, mit dem Zentrum Freiburg und einer fast abgeschlossenen Modernisierung und Elektrifizierung, gibt es für die Weiterführung bis Colmar nur Studien, die verschiedene Traktionssysteme

ciosistemojn kaj diversajn eblajn traceojn inter Volgelsheim kaj Breisach. Ĉu germana 15kV-kurento, ĉu franca 25kV-kurento, dizelaj, hidrogenaj, kombinitaj durimedaj, sistemoj postulantaj trajnŝanĝon en Breisach aŭ permesantaj senŝanĝe vojaĝi de Colmar al



Konsiderataj variantoj transponti la Rejnon / untersuchte Varianten der Rheinüberquerung
(mapo el prezento de Hannes Linck, VCD / Karte aus einer Präsentation von Hannes Linck VCD)

Villingen en la Nigra Arbaro.

Montriĝas ke la politika volo de prezidantoj kaj kanceljeroj ne aŭtomate garantias buĝeton. Rezulte de la fervoja reformo la financado de regiontrafikaj projektoj estas tasko de la federaciaj landoj – tiukaze de Baden-Württemberg. Kaj Freiburg–Colmar servas sole regionajn interesojn. La ŝtato okaze helpas per GVFG-rimedoj[1] (eventuale). Eŭropa Unio principe subvencias la Traeŭropan Trafikreton, al kiu nur apartenas linioj gravaj por la evoluigo de la eneŭropa merkato kaj la ekonomiaj kaj sociaj interrilatoj – ne do la linio Freiburg-Colmar.

La civitanoj en la najbaraj regionoj Alzaco kaj Badenio observas la projekton, lanĉas artikolojn, instigas lokajn deputitojn kaj okaze atentigas pri la bonaj intencoj. Sed probable ili devos ankoraŭ longan tempon atendi ĝis veturos la inaŭgura trajno.

Guido Brandenburg

und verschiedene mögliche Trassen zwischen Volgelsheim und Breisach betrachten. Deutscher 15kV-Strom, französischer 25kV-Strom, Diesel, Wasserstoff, kombiniert bimodal, Systeme, die ein Umsteigen in Breisach erfordern oder solche, die es gestatten, umsteigefrei von Colmar nach Villingen im Schwarzwald zu reisen.

Es zeigt sich, dass der politische Wille von Präsidenten und Kanzlern nicht automatisch ein Budget gewährleistet. Als Ergebnis der Bahnreform ist die Finanzierung von Projekten des Regionalverkehrs Sache der Bundesländer – in diesem Fall von Baden-Württemberg. Und Freiburg-Colmar dient allein regionalen Interessen. Der Bund hilft gelegentlich mit GVFG-Mitteln[2] (möglicherweise). Die Europäische Union unterstützt im Grundsatz das Transeuropäische Verkehrsnetz, zu dem nur Strecken gehören, die wichtig sind für die Entwicklung des europäischen Binnenmarktes und der wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen – nicht also die Strecke Freiburg-Colmar.

Die Bürger in den Nachbarregionen Elsass und Baden beobachten das Projekt, lancieren Artikel, muntern örtliche Abgeordnete auf und machen hin und wieder auf die guten Absichten aufmerksam. Wahrscheinlich werden sie aber noch lange Zeit warten müssen, bis der Einweihungszug fahren wird.



(trad. Brandenburg)

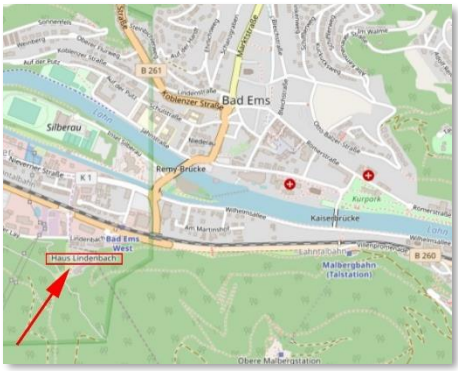
[1] Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (leĝo pri ŝtataj financaj helpoj cele plibonigi trafikan situacion en komunumoj)

[2] Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Gesetz über staatliche Hilfen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Gemeinden)

Denove Dostojevskij

30-a de Oktobro ĝis 1-a de Novembro 2020

Pasintan jaron ni varbis por la GEFA-jarkunveno per la rekomendo de Fjodor Dostojevskij, kiu propravorto „neniam pli bonfartis ol en tiu abomena Bad Ems“.



La kaŭzo reelekti tiun lokon kaj tiun domon en la jaro 2020 estis unuflanke, ke ni ne sukcesis viziti ĉiujn belaĵojn de urbo kaj najbara pejzaĝo kaj ke necesis rapida decido. Pro la nun al 2021 ŝovita Transponta Kongreso, la ebloj renkontiĝi tie kaj la kvanto de akompanantaj laboroj ni origine konsideris rezigni pri la jarkunveno. La kondiĉoj ŝanĝiĝis, kiel vi scias.
La domo estas la BSW-hotelo Lindenbach, la plej proksima trajnhaltejo „Bad Ems West“. Bonvolu memori tion prizorgante vian bileton. La haltejon vi povos atingi de Koblenz (trajno al direkto Limburg (Lahn)) aŭ de Limburg (trajno al direkto Mayen Ost).

Sendu vian aliĝilon retpoŝte al
fervoja.esperantisto@t-online.de

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

(daŭrigo sur paĝo 12)

Wieder Dostojewski

30. Oktober bis 1. November 2020

Im vergangenen Jahr hatten wir für das GEFA-Jahrestreffen mit der Empfehlung Fjodor Dostojewskis geworben, der sich mit eigenen Worten „niemals wohler gefühlt hatte als in diesem scheußlichen Bad Ems“.
Der Grund im Jahr 2020 erneut diesen Ort und dieses Haus zu wählen, war einerseits, dass wir es nicht geschafft hatten, alle Schönheiten der Stadt und der benachbarten Landschaft zu besuchen und dass eine schnelle Entscheidung nötig war. Wegen des nun nach 2021 verschobenen Brückenkongresses, den Möglichkeiten sich dort zu treffen und der Menge der begleitenden Arbeiten hatten wir ursprünglich erwogen, auf das Jahrestreffen zu verzichten. Die Bedingungen haben sich geändert, wie Ihr wisst.



Das Haus ist das BSW-Hotel Lindenbach, der nächstgelegene Haltepunkt „Bad Ems West“. Bitte denkt daran, wenn Ihr Euch um die Fahrkarte kümmert. Den Haltepunkt könnt Ihr erreichen von Koblenz (Zug in Richtung Limburg (Lahn)) oder von Limburg (Zug in Richtung Mayen Ost).

Sendet Eure Anmeldung per E-Mail an
fervoja.esperantisto@t-online.de

oder mit Papierpost an
BSW-Ortsstelle Werk Kassel
Freizeitgruppe Esperanto
Frasenweg 20-36
DE-34128 Kassel (Germanio)

(Fortsetzung auf Seite 12)

Limdato
Anmeldeschluss:
24.07.2020

Aliĝilo / Anmeldebogen
GEFA-jarkunveno Bad Ems
30.10.-01.11.2020

Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name
Strato, numero / Straße, Nr.
Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort
Lando / Land

BSW-subtenanto / BSW-Förderer	Esperanto-kurso / Esperanto-kurs	irmalhelpita / gehbehindert
jes / ne	jes / ne	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	Esperanto-kurso / Esperanto-Kurs	irmalhelpita / gehbehindert
jes / ne	jes / ne	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)	(90,- €)	(108,- €)	
Lito en dulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Zweibettzimmer (incl. HP)	(70,- €)	(84,-€)	

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)	(70,- €)	(84,- €)	

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

Sumo
Summe _____

La partoprenkotizon de 20,- € mi post alveno pagos kontante (eksterlandaj aliĝintoj ne pagas partoprenkotizon).

Den Teilnahmebeitrag von 20,- € werde ich nach Ankunft in bar zahlen (ausländische Angemeldete zahlen keinen Teilnahmebeitrag).

Subskribo / Unterschrift

Memkompreneble en Bad Ems ni havos fervojspecifajn, instruajn kaj distrajn programerojn. Kaj restis de la pasinta jaro ankoraŭ kelkaj celoj vizitindaj – en Bad Ems kaj en la ĉirkaŭaĵo:
La Kurwaldbahn-funikulare en Bad Ems ekzemple - kasteloj, fortikaĵoj kaj la telfero de Koblenz konstruita okaze de la federacia ĝardenekspozicio 2011 - la antikva urbocentro kaj la iama episkopa sidejo de Limburg.

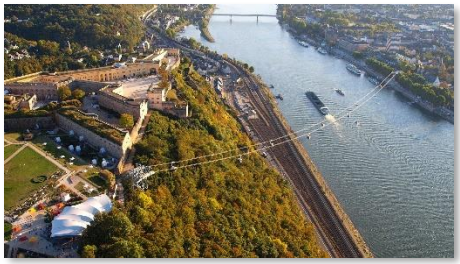


La iama episkopa sidejo, nun la dioceza muzeo de Limburg
Der ehem. Bischofssitz, jetzt das Diözesanmuseum von Limburg
(foto: Norbert Nagel, WikiMedia)

Detalojn ni ankoraŭ sondas. Sed ni promesas, ke vi ne enuos.

Guido Brandenburg

Selbstverständlich werden wir in Bad Ems eisenbahnspezifische, lehrreiche und unterhaltende Programmbestandteile haben.
Und es sind vom vergangenen Jahr noch einige Ziele übrig, die einen Besuch lohnen:



La telfero de Koblenz / die Seilbahn von Koblenz
(foto: Wolkenkratzer, WikiMedia)

Die Kurwald-Standseilbahn in Bad Ems zum Beispiel - Schlösser, Festungen und die Seilbahn von Koblenz, gebaut anlässlich der Bundesgartenschau 2011 – die historische Altstadt und der ehemalige Bischofssitz von Limburg.
Einzelheiten untersuchen wir noch. Wir versprechen aber, dass Ihr Euch nicht langweilen werdet.

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 03/2020 estos la 15.08.2020		Redaktionschluss für FE 03/2020 ist 15.08.2020	
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