Fervoja Esperantisto

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

GE FA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 3 Julio - Septembro 2020

La krizaj 30 gradoj

Die kritischen 30 Grad



Problemo por biciklistoj: pintangula trakpasejo
(Foto: muntobildo, vd. paĝon 3)

Ein Problem für Radfahrer: ein spitzwinkliger Bahnübergang
(Foto: Collage, s. Seite 3)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
La krizaj 30 gradoj	3	Die kritischen 30 Grad	3
Sorto de limlinio	5	Schicksal einer Grenzstrecke	5
Novaj dormtrajno	8	Neue Schlafzüge	8
Sonorilojn por la paco, kanonojn por la milito	10	Glocken für den Frieden, Kanonen für den Krieg	10
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

la koronviruso sen-ŝanĝe metas sian demandosignon malantaŭ niajn planojn. Ĉiuj aranĝoj ne nur devas esti tiurilate kontrolotaj, ĉu ili sub la aktuale validaj infektprotektaj kondiĉoj en la respektiva loko estas okazigeblaj. La organizantoj devas ankaŭ kalkuli pri tio, ke la partoprenanto-nombroj kutimaj el la antaŭaj jaroj ne estas atingataj ĉar multaj timas la vojaĝon mem aŭ komplikaĵojn post la vojaĝo.

Tio ĉio malhelpas la Esperanto-asociojn en ilia kerndeziro kunigi homojn. Provoj transloki renkontiĝojn kaj kongresojn en la interreton evidentiĝis fine kiel modere taŭgaj surogatoj. En videokonferencoj estas tralaboreblaj tagordoj kaj prezenteblaj prelegoj. Kun diskutgvidanto kiel dirigento aŭ kun memdeviga paroldisciplino en babila forumo ne estas kreebla tiu senpera rekteco kiun oni havas dum konversacio ĉe mantenmanĝa tablo, komune travivata ekskurso aŭ longa vespero en la vestiblo. Tie ni laŭdezire povas senti nin novigemaj kaj modernaj.

Ni regule sekvas la informojn de la Robert-Koch-Instituto kaj legas la liston pri la riskaj regionoj, sed scias, ke ili nur reprezentas la hodiaŭan staton kaj ne permesas prognozojn por la estonto.

Tio estas la kadraj kondiĉoj sub kiuj estas preparata la komuna Transponta Kongreso de GEA, PEA kaj IFEF (GEFA). Spite ĉiujn netakseblaĵojn estas certe: Ĉiuj nia partneroj estas bonvolemaj kaj laboremaj. Kaj plia ŝovo de la Transponta Kongreso ne okazos.

Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

das Corona-Virus setzt nach wie vor sein Fragezeichen hinter unsere Planungen. Alle Veranstaltungen müssen nicht nur daraufhin überprüft werden, ob sie unter den aktuell gültigen Bedingungen für den Infektionsschutz am jeweiligen Ort durchführbar sind. Die Organisatoren müssen auch damit rechnen, dass die aus vorherigen Jahren gewohnten Teilnehmerzahlen nicht erreicht werden, weil Viele die Reise selbst oder Komplikationen nach der Reise fürchten.

Alldas behindert die Esperanto-Verbände in ihrem Kernanliegen, Menschen zusammenzubringen. Versuche, Treffen und Kongresse ins Internet zu verlagern haben sich letztlich als mäßig taugliches Surrogat herausgestellt.

In Video-Konferenzen lassen sich Tagesordnungen abarbeiten und Reden halten. Mit einem Moderator als Dirigent oder mit selbst auferlegter Sprechdisziplin im Chat lässt sich nicht die Unmittelbarkeit herstellen, die man beim Gespräch am Frühstückstisch, einer gemeinsam erlebten Exkursion oder am langen Abend im Foyer erreicht. Da können wir uns noch so innovativ und modern fühlen.

Wir verfolgen regelmäßig die Nachrichten des Robert-Koch-Instituts und lesen die Liste der Risikogebiete, wissen aber, dass sie nur den heutigen Stand darstellen und keine Prognosen für die Zukunft zulassen.

Das sind die Rahmenbedingungen, unter denen der verschobene gemeinsame Brükkenkongresses von GEA, PEA und IFEF (GEFA) vorbereitet wird. Trotz aller Unwägbarkeiten ist sicher: Alle unsere Partner sind gutwillig und engagiert. Und eine erneute Verschiebung des Brückenkongresses wird es nicht geben.



Guido Brandenburg

La krizaj 30 gradoj

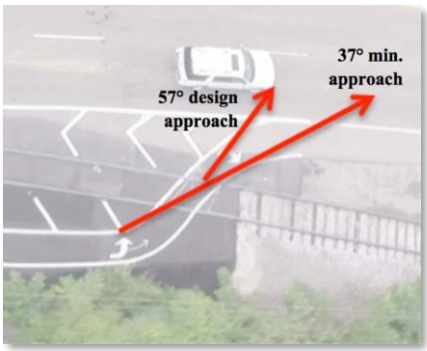


En Eyach la biciklistoj estas petataj
prefere ŝovi siajn biciklojn.
In Eyach werden die Radfahrer gebeten,
ihre Räder besser zu schieben.
(foto: ADFC, Foto: ADFC)

La Neckar-vala biciklovojo de Villingen-Schwenningen ĝis Mannheim kondukas 366 kilometrojn de la fonto ĝis la enfluo en la Rejnon kaj invitas al malstreĉa veturado kaj ĝuo da varia pejzaĝo. Post ĉ. 83 km tamen ĝi pasas lokon, ĉe kiu estas rekomendinde koncentriĝi speciale al la vojo antaŭ la biciklo. Urbestro, gazetaro kaj bicikistaj asocioj admonas insiste pro la „falrelo ĉe la stacio Eyach“. La problema loko estas traknivela pasejo trans la interligan trakon de la stacio Eyach (Hohenzollerische Landesbahn) kaj Eyach (DB), kiu pro la malvastaj cirkonstancoj fariĝis ekstreme pintangula.
Kio tie okazas - ke biciklo transpasante la trakon per la radoj glitas en la flanĝofendon kaj faligas la veturanton - en urboj kun tramvojoj estas sendube pli ofta. Sed dilemoj permesantaj ĉe stratkonduko aŭ ĉe apartigitaj vojoj por piedirantoj kaj biciklistoj nur malavan-

Die kritischen 30 Grad

Der Neckartalradweg von Villingen-Schwenningen bis Mannheim führt über 366 Kilometer von der Quelle bis zur Mündung in den Rhein und lädt zum entspannten Fahren und Genießen der variantenreichen Landschaft ein. Nach ca. 83 km passiert er jedoch eine Stelle, bei der es ratsam ist, sich besonders auf den Weg vor dem Rad zu konzentrieren. Bürgermeister, Presse und Radfahrerverbände warnen eindringlich vor der "Sturz-Schiene am Bahnhof Eyach". Die Problemstelle ist ein Bahnübergang über das Verbindungsgleis der Bahnhöfe Eyach (Hohenzollerische Landesbahn) und Eyach (DB), der wegen der beengten Verhältnisse ausgesprochen spitzwinklig geraten ist.
Was hier passiert - dass ein Fahrrad beim Überqueren des Gleises mit den Rädern in die Spurrille rutscht und den Fahrer zu Fall bringt - kommt in Städten mit Straßenbahnen weitaus häufiger vor. Aber Zwangslagen, die bei der Straßenführung oder bei abgesetzten Fuß- und Radwegen nur einen ungünstigen Kreuzungswinkel zulassen, ergeben sich auch bei Bahnübergängen über Eisenbahngleise.



La „tekruĉtenila ramplo“, kiun rekomendas la studo de la universitato Tennessee-Knoxville
Die „Jughandle-Rampe“, die die Studie der Universität Tennessee-Knoxville empfiehlt
(foto: vd. fonto 1, Foto: s. Quelle 1)

Die Auswirkungen hat die Universität Tennessee-Knoxville in einer Studie beschrieben, aus der in diesem Zusammenhang gern zitiert

taĝan krucangulon ankaŭ troviĝas ĉe traknivelaj pasejoj trans fervojaj trakoj.
La efikojn la universitato Tennessee-Knoxville priskribis en studo, el kiu en tiu rilato oni volonte citas. Ĝi rezultigis ke 90% de la faloj transpasante la relojn okazas ĉe angulo de malpli ol 30° kaj ke inverse nur 26% de la biciklistoj venkas tian lokon sen falo.
La formado de „tekruĉtenila ramplo“ proponata en tiu studo probable laŭregule estis jam esplorata resp. realigata dum planado.



Sekco tra la relo ekipita laŭ la modelo VeloGleis,
Schnitt durch ein Gleis, das nach dem Modell VeloGleis ausgestattet ist
(foto: vd. fonto 2, Foto: s. Quelle 2)

Utila en kazoj, kie tio ne estas realigebla povus esti la produktaĵo „VeloGleis“, kiun du firmaoj el Hamm (Vestfalio) kaj Waltershauen (Turingio) kunlabore ofertas. Tie la radflanĝa fendo estas plenigata per profilstangoj el ŝtalo kaj kaŭĉuko. La streĉfiksita kaŭĉukstango glate fermas la fendon, dum transveturo de relveturilo estas kunpremata de la radflanĝo kaj poste reakiras la originan formon. La produktaĵo estis prezentata en Innotrans 2018 kaj prioritate vekis la intereson de la tramvojaj entreprenoj. Kiagrade la sistemo taŭgas ankaŭ por la ŝarĝoj de la fervoja funkciado, ne estis ĉerpeble el la disponeblaj fontoj kaj ne jam eksscieble de la produktanto.

Guido Brandenburg

wird. Sie hat ergeben, dass 90% der Stürze sich beim Überqueren der Schienen in einem Winkel unterhalb von 30° ereignen und umgekehrt nur 26% der Radfahrer eine solche Stelle ohne Sturz bewältigen.
Das in dieser Studie vorgeschlagene Ausbilden einer Jughandle-Rampe (Teekannengriff-Rampe) wird in der Regel bereits bei der Planung untersucht bzw. umgesetzt worden sein.
Hilfreich in Fällen, wo dies nicht realisierbar ist, könnte das Produkt „VeloGleis“ sein, das zwei Firmen aus Hamm (Westfalen) und Waltershausen (Thüringen) in Zusammenarbeit anbieten. Hier wird die Durchfahrrille durch Profile aus Stahl und Gummi ausgefüllt. Das eingespannte Gummiprofil schließt die Rille nach oben bündig ab, wird bei Überfahren eines Schienenfahrzeugs vom Radkranz zusammengedrückt und kehrt anschließend wieder in die Ausgangsform zurück. Das Produkt wurde auf der Innotrans 2018 vorgestellt und hat überwiegend Interesse bei Straßenbahnunternehmen geweckt. Inwieweit das System sich auch für die Belastungen des Eisenbahnbetriebs eignet, konnte den verfügbaren Unterlagen nicht entnommen und beim Hersteller noch nicht in Erfahrung gebracht werden.

Fontoj / Quellen

1. *Ling, Cherry, Dhakal: „Factors influencing single-bicycle crashes at skewed railroad grade crossings“, University of Tennessee-Knoxville, Feb. 2017*
2. *Künstler Bahntechnik GmbH, Hamm SEALABLE Solutions GmbH, Waltershausn*

(trad. Brandenburg)



Pildpoŝtkarto memorigas pri la iama fervoja linio Helmstedt-Oebisfelde
Eine Bildpostkarte erinnert an die ehemalige Eisenbahnstrecke Helmstedt-Oebisfelde)

Prologeto

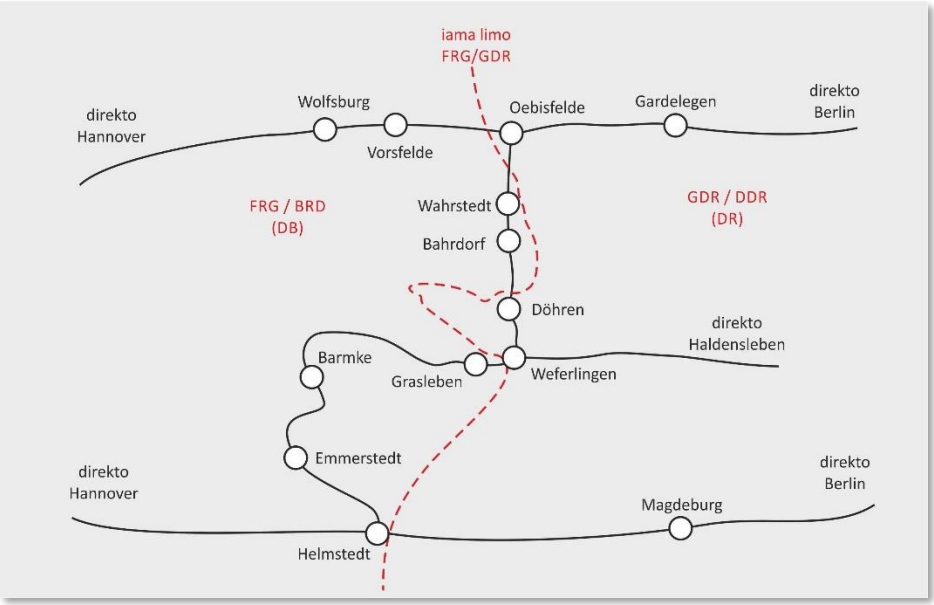
Ĉe anoj de la „generacio Marienborn“, kiuj memoras la historion de la 1.400 km longa verda rubando kaj la insistan odoron de karbo kaj desinfekta likvaĵo, la nomoj Helmstedt/Marienborn kaj Oebisfelde vekas neforgesitajn bildojn en la kapo.
Sed Helmstedt kaj Oebisfelde ne nur estis transiraj stacioj inter la Federacia Respubliko Germanio kaj la Germana Demokrata Respubliko. Ili estis finpunktoj de unu el la multaj distranĉitaj fervojaj linioj malaperintaj paŝon post paŝo post la fino de la Dua Mondmilito.
Walter Ullmann, kiu volonte esploras la sorton de tiaj linioj, skizas la evoluon de la konstruo ĝis la eksfunkciigo.

Guido Brandenburg

Vorwörtchen

Bei den Angehörigen der „Generation Marienborn“, die sich an die Geschichte des 1.400 km langen Grünen Bandes und an den hartnäckigen Geruch von Kohle und Desinfektionsmittel erinnern, wecken die Namen Helmstedt/Marienborn und Oebisfelde unvergessene Bilder im Kopf. Aber Helmstedt und Oebisfelde waren nicht nur Übergangsstationen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demaokratischen Republik. Sie waren Endpunkte einer der vielen durchschnittenen Eisenbahnstrecken, die nach Ende des Zweiten Weltkriegs Schritt für Schritt verschwanden.
Walter Ullmann, der gern das Schicksal solcher Strecken untersucht, skizziert die Entwicklung vom Bau bis zur Stilllegung.

(trad. Brandenburg)



Helmstedt – Oebisfelde
Sorto de limlinio

Hodiaŭ mi volas prezenti al vi iaman fervojlinion inter la du germanaj ŝtatoj, kiu transpasis la limon tuj trifoje. Ĝi estis inaŭgurata 1895. La regiona linio estis unutraka kaj trapasis nur malmulte loĝatan pejzaĝon. Ĝi havis la taskon interligi la du ĉefliniojn Hannover-Berlin (tra Gardelegen) kaj Hannover-Berlin (tra Magdeburg).

Post fino de la Dua Mondmilito, kiam ambaŭflanke la brita kaj la soveta armeoj okupis la regionon, ŝanĝiĝis tie la situacio. Ĝis 1938 trafikis 7-8 pasaĝeraj trajnoj en ambaŭ direktoj, 1944 ankoraŭ 4 kaj 1948 sur linipartoj ankoraŭ 3 trajnoj. La vartrafiko 1938 ankoraŭ pretendis 3 trajnparojn.

Sur la linio post Oebisfelde situis la stacioj Wahrstedt kaj Bahndorf, kiuj post 1945 surrele nur ankoraŭ estis atingeblaj per la fervojo de la soveta zono, resp. de GDR. La limpunktoj Grasleben (DB) kaj Weferlingen (DR) estis konektitaj per la respektivaj fervojoj. Pro la

Helmstedt – Oebisfelde
Schicksal einer Grenzstrecke

Heute möchte ich Euch eine ehemalige Eisenbahnstrecke zwischen den beiden deutschen Staaten vorstellen, die die Grenze gleich dreifach überschritten hat. Sie wurde 1895 eröffnet. Die Nebenstrecke war eingleisig und durchquerte nur dünn besiedeltes Gelände. Sie hatte den Zweck, die beiden Hauptstrecken Hannover-Berlin (über Gardelegen) und Hannover-Berlin (über Magdeburg) zu verbinden.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, als auf beiden Seiten die britische und die sowjetische Armee die Gegend besetzten, änderte sich dort die Lage. Bis 1938 verkehrten 7-8 Reisezüge in beiden Richtungen, 1944 noch je 4 und 1948 auf Teilstrecken noch 3 Züge. Der Güterverkehr beanspruchte 1938 noch 3 Zugpaare.

Auf der Strecke lagen hinter Oebisfelde die Bahnhöfe Wahrstedt und Bahndorf, die nach 1945 auf der Schiene nur noch mit der Eisen-

bezonataj lokomotivŝanĝoj en Helmstedt/ Marienborn kaj Oebisfelde estis utile, sendi la solveturantajn lokomotivojn laŭ tiu linio, do ankaŭ tra Weferlingen. Tion oni interkonsentis la 11-an de Majo 1945 en la „Helmstedt-kontrakto“, post kiam tio konforme al decido de la aliancula kontrolkomisiono (de la 4 okupaciaj potencoj) estis praktikata jam antaŭe.



Panoramo el stacio Oebisfelde
Panorama aus dem Bahnhof Oebisfelde
(foto: Felix O, WikiMedia)

La 10-an de Marto 1952 Sovetunio en la Stalin-noto ofertis reunuigon de neŭtrala Germanio. La malakcepton kaj integriĝon de la Federacia Respubliko en la okcidentan aliancon per la Ĝenerala Kontrakto la 26-an de Majo 1952 sekvis plia limfortikigo kaj la fino de la lokomotivo-solveturoj sur tiu linio. DR malkonstruis la trakojn de Weferlingen al Grasleben kaj de Döhren al la limpunktoj. Al Döhren de oriento ĝis la 27-a de Novembro 1961 trafikis pasaĝertrajnoj, ĝis la 29-a de Septembro 1968 ankoraŭ vartrajnoj. Okcidentflanke la pasaĝertrafiko inter Helmstedt, Emmerstedt kaj Grasleben finiĝis la 1-an de Junio 1961 kaj estis anstataŭigata de aŭtobusoj. La vartrafiko finiĝis 1968. La distrikta konsilantaro 1956 diskutis planon pri nova traceo evitanta la veturojn tra GDR. La ideo tamen estis politike malakceptata. La restinta trako de Grasleben al direkto Weferlingen fariĝis trako klienta.

Kiam 1989 malfermiĝis la limo la trakoj sur ambaŭ flankoj plejparte estis demuntitaj. Regiona firmao financis la novkonstruon de 3,2 km de bahn der sowjetischen Zone bzw. der DDR erreichbar waren. Die Grenzpunkte Grasleben (DB) und Weferlingen (DR) waren durch die jeweiligen Bahnen angebunden. Wegen des erforderlichen Lokwechsels in Helmstedt/Marienborn und Oebisfelde war es sinnvoll, die Lokleerfahrten über diese Strecke, also auch durch Weferlingen zu schicken. Dies wurde im „Helmstedter Abkommen“ vom 11.05.1945 vereinbart, nachdem es entsprechend einer Entscheidung des alliierten Kontrollrats (der 4 Besatzungsmächte) vorher bereits so praktiziert worden war. Am 10.03.1952 bot die Sowjetunion in der Stalin-Note eine Wiedervereinigung eines neutralen Deutschlands an. Auf die Ablehnung und die Einbindung der Bundesrepublik in die westliche Allianz im Generalvertrag vom 26.05.1952 folgte eine stärkere Grenzbefestigung und das Ende der Lokleerfahrten auf dieser Strecke. Die DR baute die Gleise von Weferlingen nach Grasleben und von Döhren zu den Grenzpunkten ab. Nach Döhren verkehrten von Osten her bis 27.11.1961 Reisezüge, bis 29.09.1968 noch Güterzüge. Auf der westlichen Seite endete der Reisezugverkehr zwischen Helmstedt, Emmerstedt und Grasleben am 01.06.1961 und wurde durch



Anton antaŭ ekveturo en Helmstedt
Anton vor der Abfahrt in Helmstedt
(Foto: Torsten Wessel, WikiMedia)

Busse ersetzt. Der Güterverkehr endete 1968. Der Kreistag Helmstedt diskutierte 1956 eine neue Trassierung, die die Fahrten durch die DDR vermied. Die Idee wurde jedoch politisch

la iama limo ĉe Grasleben al Weferlingen por planita transporto de ŝtutvaroj. Kunfinancis tion la landoj Niedersachsen kaj Sachsen-Anhalt. Okaze estas organizataj nostalgiaj specialveturoj.
Ne estas atendeble, ke sur tiu linio estos revekata regula trajntrafiko.
Sed se vi venas en tiun regionon: Veturo en la 3-a klaso de la muzea trajno trans la iaman limon povus esti interesa.



Walter Ullmann

verworfen. Das verbliebene Gleis von Grasleben Richtung Weferlingen wurde zum Anschlussgleis.
Als sich 1989 die Grenze öffnete, waren die Gleise auf beiden Seiten großenteils abgebaut. Eine regionale Firma finanzierte für geplante Schüttguttransporte einen Neuaufbau über 3,2 km von der ehemaligen Grenze bei Grasleben nach Weferlingen. Die Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt hatten sich finanziell daran beteiligt. Gelegentlich werden dort nostalgische Sonderfahrten organisiert.
Es ist nicht zu erwarten, dass auf dieser Strekke wieder ein regelmäßiger Zugverkehr aufgenommen wird.
Wenn Ihr aber in diese Region kommt: Eine Fahrt in der 3. Klasse des Museumszugs über die ehemalige Grenze dürfte interessant sein.

(trad. Ullmann)

Novaj dormtrajnoj



La nova nokta trajno *Alpen-Sylt-Express*
Der neue Nachtzug Alpen-Sylt-Express
(Foto: Jens Rohde, WikiMedia)

De kiam la Germana Fervojo fordonis la lit- kaj kuŝvagontrajnan negocon al aliaj entreprenoj, sur germanaj trakoj ankaŭ en malhelo koloriĝas.
La aŭstra federacia fervojo de tiam ofertas pli ol dudek internaciajn konektojn kun lit- kaj dormvagonoj de, al kaj tra Germanio.
Komune kun la kroata, ĉeĥa, hungara kaj pola partneraj fervojoj aldoniĝas preskaŭ dudek pliaj.
Moviĝas ankaŭ ofertoj de malpli grandaj fervojtrafikaj entreprenoj. Post nuligo de la kun-

Neue Schlafzüge

Seit die DB das Schlaf- und Liegewagenzuggeschäft anderen Unternehmen überlassen hat, wird es auf deutschen Gleisen auch im Dunklen bunter.
Die Österreichischen Bundesbahnen bieten seither mehr als zwanzig internationale Verbindungen mit Schlaf- und Liegewagen von, nach und durch Deutschland an. Zusammen mit den kroatischen, tschechischen, ungarischen und polnischen Partnerbahnen kommen noch einmal fast weitere zwanzig dazu.
Bewegung kommt auch in die Angebote kleinerer Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Kündigung der Kooperation von FlixTrain und Bahntouristikexpress (BTE) fährt die BTE jetzt zusammen mit der Railroad Development Corporation Deutschland (RDCD) bis Ende November 2020 zweimal wöchentlich den Alpen-Sylt-Nachtexpress, der seine schlafenden Gäste innerhalb von 16 Stunden von Salzburg nach Westerland bzw. umgekehrt befördert.
Verschiedene Relationen bedient auch die Unternehmensgruppe Train4you, die mit der MSM-Gruppe Nachtzugverbindungen als „Urlaubs-Express“ UEX anbietet.

laboro inter FlixTrain kaj Bahntouristikexpress (BTE) BTE nun komune kun Railroad Development Corporation Deutschland (RDCD) ĝis fino de Novembro 2020 du fojojn semajne veturigas la Alpo-Sylt-noktekspres-trajnon, kiu transportas siajn dormantajn gastojn ene de 16 horoj de Salzburg al Westerland resp. inverse.

Diversajn trafikajn interrilatojn priservas ankaŭ la entreprengrupo Train4you, kiu ofertas komune kun la MSM-grupo la noktotrajnajn konektojn nomatajn „Urlaubs-Express“ UEX.

Dormi kaj veturi ankaŭ eblas en aŭto-kuŝvagonaj trajnoj, alia oferto de kiu retiriĝis la Germana Fervojo. Eniris UEX kun trajnoj inter Hamburgo unuflanke kaj Munkeno, Vieno, Innsbruck, Villach kaj Verona aliflanke, resp. inter Düsseldorf unuflanke kaj Innsbruck, Villach kaj Verona aliflanke. Ankaŭ BTE havas aŭto-kuŝvagonan noktotrajnon en la programo, inter Hamburgo kaj Lörrach.



Ankoraŭ havebla:
kompare komforta vojaĝo en kuŝvagono
Noch zu bekommen:
Eine vergleichsweise bequeme Nacht im Liegewagen
(Foto: Sylt-Marketing)

Komuna ĉe ĉiuj aŭto-kuŝvagonaj noktotrajnoj estas la laŭtempe limigita oferto. La plej multaj trafikas sole dum la somera sezono de mezo de Majo ĝis plej malfrue mezo de Oktobro. Du konektoj de UEX inter Hamburgo kaj Munkeno resp. Düsseldorf kaj Insbruck faras escepton per vintra horaro

Guido Brandenburg



Trajnkursa ŝildo de Alpen-Sylt-Express
Zuglaufschild des Alpen-Sylt-Express

Schlafen und fahren ist auch in den Autoreisezügen möglich, einem anderen Angebot, aus dem sich die Deutsche Bahn zurückgezogen hat. Eingestiegen ist UEX mit Zügen zwischen Hamburg einerseits und München, Wien, Innsbruck, Villach und Verona andererseits bzw. zwischen Düsseldorf einerseits und Innsbruck, Villach und Verona andererseits.

Auch die BTE hat einen Autoreisenachtzug im Programm, zwischen Hamburg und Lörrach.

Gemeinsam ist den Autoreisenachtzügen das zeitliche begrenzte Angebot. Die meisten verkehren nur während der Sommersaison vom Mitte Mai bis spätestens Mitte Oktober. Zwei Verbindungen der UEX zwischen Hamburg und München bzw. Düsseldorf und Insbruck bilden mit einem Winterfahrplan die Ausnahme.



BTE-trajno en Kolonjo / ein BTE-Zug in Köln
(Foto: Wo St 01, WikiMedia)

(trad. Brandenburg)



Senvizaĝaj figuroj, elkargitaj kaj forĵetitaj: La monumento „la ramplo – alveno kaj fino“ memorigas pri la devigaj laboristoj deportitaj por servo en la Henschel-fabrikoj.
Gesichtslose Gestalten, ausgeladen und weggeworfen: Das Mahnmal „Die Rampe – Ankunft und Ende“ erinnert an die zum Dienst in den Henschel-Fabriken deportierten Zwangsarbeiter.
(Foto: Bodo Ehrlich)

Sonorilojn por la paco, kanonojn por la milito

Multo memorigas pri la historioj de la ŝtalbaronoj el la Ruhr-regiono - pri kuraĝaj fondantoj, sagacaj posteuloj, timidaj heredantoj – pri germana inĝeniera arto, novigo kaj entreprenista sukceso – pri la preteco ligi la kunlaborantaron per socialaj bonfaroj al la firmao – sed ankaŭ pri la senskrupuleco servi al malhomeca reĝimo kaj profiti ekspluatante la viktimojn.
„Kassel estas Henschel kaj inverse“ oni ofte diras por skizi la gravecon de la firmao por la nordheslanda urbo. Henschel, fondita kiel malgranda gisejo por sonoriloj kaj kanontuboj, iam estis plej granda labordonanto kaj per la

Glocken für den Frieden, Kanonen für den Krieg

Vieles erinnert an die Geschichten der Stahlbarone aus dem Ruhrgebiet - von beherzten Gründern, weitsichtigen Nachfolgern, verzagten Erben - von deutscher Ingenieurskunst, Innovation und unternehmerischem Erfolg - von der Bereitschaft, die Belegschaft durch Sozialleistungen an die Firma zu binden - aber auch von der Skrupellosigkeit, sich in den Dienst eines menschenverachtenden Regimes zu stellen und von der Ausbeutung der Opfer zu profitieren.
„Kassel ist Henschel und umgekehrt“ wird oft gesagt, um die Bedeutung der Firma und für die nordhessische Stadt zu umreißen.

plej granda lokomotivfabriko de Eŭropo faris la urbon industria sidejo mondranga.
Kvankam en Kassel ankaŭ hodiaŭ estas



Wilhelm Henschel, de kiu devenas la gisfera balustrado de la diablo-ponto en la monta parko Kassel Wilhelmshöhe, perceptis sin kiel skulptisto pli ol industriulo. La rozkolora farbumo kiun la ponto ricevis en Aŭgusto 2010, estis celata kiel demonstracio de la „aŭtonoma komitato kontraŭ la glorigo de militprofitantoj kaj historirevizio“.

Wilhelm Henschel, von dem das gusseiserne Geländer der Teufelsbrücke im Bergpark Kassel Wilhelmshöhe stammt, sah sich eigentlich eher als Bildhauer, denn als Industrieller. Der rosa Anstrich, den die Brücke im August 2010 bekam, war als Demonstration des „Autonomen Komitees gegen die Glorifizierung von Kriegsprofiteuren und Geschichtsrevision“ gemeint. (Foto: Baummapper, WikiMedia)

ankoraŭ konstruataj lokomotivoj, Henschel intertempe estas historio. 1962 – unu jaron post livero de la lasta vaporlokomotivo – Henschel fariĝis akcia kompanio kaj la trajnsekcio estis ĉene transdonata de konzerno al konzerno, de Henschel al Rheinstahl, de Rheinstahl al Thyssen, de Thyssen al ABB, de ABB al Adtranz, de Adtranz al Bombardier kaj baldaŭ de Bombardier al Alstom.
La iama fabriko ĉe Möncheberg hodiaŭ estas sidejo de la universitato Kassel. Tie ne nur estas instruataj la teknikaj kaj inĝeniersciencaj fakoj, kies odoro probable ankoraŭ estas perceptebla en la trabaro de la malnovaj Henschel-konstruaĵoj. Aldoniĝas ekzemple la mensaj kaj kulturaj sciencoj, la homaj sciencoj kun edukado, psikologio kaj la sociaj sciencoj kun la fakgrupo historio.

Henschel, gegründet als kleine Gießerei für Glocken und Kanonenrohre, war einst größter Arbeitgeber und machte die Stadt mit der größten Lokomotivfabrik Europas zu einem Industriestandort von Weltrang.
Obwohl in Kassel auch heute noch Lokomotiven gebaut werden, ist Henschel ist mittlerweile Geschichte. 1962 – ein Jahr nach Auslieferung er letzten Dampflok - wurde Henschel Aktiengesellschaft und die Zugsparte seit 1964 von Konzern zu Konzern durchgereicht, von Henschel zu Rheinstahl, von Rheinstahl zu Thyssen, von Thyssen zu ABB, von ABB zu Adtranz, von Adtranz zu Bombardier und in Kürze von Bombardier zu Alstom.
Die ehemalige Fabrik am Möncheberg ist heute Sitz der Universität Kassel. Dort werden nicht nur die technischen und ingenieurwissenschaftlichen Fächer gelehrt, deren Geruch wahrscheinlich immer noch im Gebälk der alten Henschel-Gebäude wahrzunehmen ist. Hinzu kommen etwa die Geistes- und Kulturwissenschaften, die Humanwissenschaften mit Erziehung, Psychologie oder die Gesellschaftswissenschaften mit der Fachgruppe Geschichte.
Letztere hat die Ausstellung gestaltet, die als „Weg der Erinnerung“ die Rolle der Henschel-Familie als Kanonen- und Panzerfabrikanten und Hersteller allgemein kriegswichtiger Materialien beleuchtet, als - überzeugt oder nicht – linientreue Nationalsozialisten und als Nutznießer des perfiden Systems der Verschleppung von Kriegsgefangenen und Zivilisten aus den im Krieg besetzten Gebieten zur Zwangsarbeit in die deutschen Fabriken. 6.000 der mehr als 12 Millionen Zwangsarbeiter waren in Lagern nahe den jeweiligen Produktionsstätten untergebracht und hielten die Fertigung bei Henschel am Laufen. Nach den Stationen in den ehemaligen Henschel-Gebäuden führt der „Weg der Erinnerung“ zur „Rampe“. Das Mahnmal „Die Rampe – Ankunft und Ende“ hält das Schicksal der deportierten Sklavenarbeiter im Gedächtnis, das neben den NS-Gräueln der Konzentrationslagen zu verblassen droht. Der

Ĉi-lasta kompilis la ekspozicion, kiu kiel „vojo de memoro“ prilumas la rolon de la Henschel-familio kiel kanon- kaj tankofabrikistoj kaj produktantoj de ĝenerale militdecidaj materialoj, kiel – ĉu konvinkite aŭ ne – linikonformaj nazioj kaj profitantoj de perfida sistemo deportanta militkaptitojn kaj civilulojn el milite okupitaj regionoj por deviga laboro en germanaj fabrikoj. 6.000 de la pli ol 12 milionoj da devigaj laboristoj estis lokitaj en barakaroj proksimaj al la respektivaj fabrikejoj kaj zorgis por la plua produktado ĉe Henschel. Post la lokoj en la iamaj Henschel-konstruaĵoj la „vojo de la memoro“ kondukas al la „ramplo“. La monumento „la ramplo – alveno kaj fino“ tenas la sorton de la deportitaj laborsklavoj en memoro, kiu minacas paliĝis apud la naziaj kruelaĵoj en la koncentrejoj. La brulatenco 10 tagojn post la inaŭguro 1985 kaj pliaj postaj damaĝoj pruvas ĝian neceson kaj aktualecon.

Brandanschlag 10 Tage nach der Einweihung 1985 und weitere spätere Beschädigungen belegen seine Notwendigkeit und seine Aktualität.



La feste ornamita gisdomo ekde 1935 servis kiel muzeo.
Das festlich geschmückte Gießhaus diente seit 1935 als Museum
(Foto: Archiv Uni Kassel)

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Redaktofino por FE 04/2020 estos la 15.11.2020		Redaktionschluss für FE 04/2020 ist 15.11.2020	
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