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 4 Oktobro - Decembro 2020

ICE-generacioj

ICE-Generationen



En Oktobro 2006 la poŝto dediĉis poŝtmarkon al ICE 3.
(vd. paĝon 6)

Im Oktober 2006 widmete die Post dem ICE 3 eine Briefmarke.
(s. Seite 6)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
„Ludmilla" kaj la gekolegoj	3	„Ludmilla" und die Kollegen	3
Vintronokto	5	Winternacht	5
Tipoj, rapido, itineroj	6	Typen, Tempo, Trassen	6
Startsignalo	8	Startsignal	8
Renesanco ĉe DBAG	9	Renaissance bei der DBAG	9
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

pormomenta bonŝanco permesis tranokti en hotelo kaj renkontiĝi en unu komuna salono – kompreneble gardante distancon kaj ŝirmante buŝon kaj nazon. La membrokunveno de Germana Esperanto-Asocio kaj kunsido de la konsilantaro dum oktobra semajnfino en *Osterode* estis escepto en tempo de ĝenerale fermitaj pordoj. Tamen ĝi pruvis, ke ankaŭ sub malfacilaj kondiĉoj asocia vivo estas ebla.

La raportoj de la fakaj, lokaj kaj regionaj organizaĵoj listigis multajn nuligitajn aranĝojn kaj similis unu la alian. Kiel ekzemplo por sukcesa translokiĝo en la reton Heinz Sprick de la Ratkaptista Bando el *Hameln* priskribis la rendevuojn en la Zoom-retbabilejo, ĉiam zorge preparitajn por alparoli ĉiujn alvenintojn. La retvesperoj estas anoncataj sur la paĝo *www.eventaservo.org* kaj tiel instigas ankaŭ interesitojn de ekster la grupo partopreni en diskutoj, ludoj kaj konkursoj. Tiel inter la kunbabilantoj foje estis ankaŭ esperantistoj el Brazilo, Hispanio, Irano, Tanzanio kaj aliaj landoj, kiujn ne ĝenis la tempodiferenco.

La GEA-membrokunveno – ĉifoje kun relative mallonga tagordo – peris spertojn pri hibridaj aranĝoj, hibridaj tiusence ke partoprenis apud la membroj fizike ĉeestantaj ankaŭ 16 eksteraj observantoj, kiuj helpe de Zoom-babilejo povis aŭskulti raportojn kaj diskuton kaj ankaŭ mem kontribui per demandoj kaj komentoj.

Tiaspecaj kunvenoj ne povas inkludi homojn sen retkonektita komputilo kaj ankaŭ rilate atmosferon kaj efikecon ne povas anstataŭi realajn renkontiĝojn. Sed ili montras ankaŭ por honorofice laborantaj organizaĵoj novajn vojojn elturniĝi el la paraliza kateno de la viruso.

Liebe Leserinnen und Leser,

ein glücklicher Augenblick erlaubte das Übernachten im Hotel und das Treffen in einem gemeinsamen Saal – selbstverständlich unter Wahrung des Abstands und mit Mund-Nasenschutz. Die Mitgliederversammlung des Deutschen Esperanto-Bunds und die Sitzung des Verbandsrats an einem Oktober-Wochenende in Osterode war eine Ausnahme in einer Zeit allgemein geschlossener Türen. Aber sie hat bewiesen, dass auch unter schwierigen Bedingungen Vereinsleben möglich ist.

Die Berichte der Fach-, Orts- und Regionalverbände zählten viele gestrichene Veranstaltungen auf und glichen sich weitgehend. Als Beispiel für einen gelungenen Umzug in das Netz beschrieb Heinz Sprick von der Rattenfängerbande aus Hameln die Rendezvous im Zoom-Chatroom, die immer sorgfältig vorbereitet sind, um alle Angekommenen anzusprechen. Die Netzabende werden auf der Seite *www.eventaservo.org* angekündigt und animieren auch Interessierte außerhalb der Gruppe, sich an Diskussione, Spielen und Wettbewerben zu beteiligen. Unter den Mitplauderern waren dann auch Esperanto-Sprecher aus Brasilien, Spanien, Iran Tansania und anderen Ländern, die Zeitdifferenz nicht störte.

Die DEB-Mitgliederversammlung – diesmal mit relativ kurzer Tagesordnung – vermittelte Erfahrungen mit hybriden Veranstaltungen, hybrid in dem Sinne, dass neben den physisch anwesenden Mitgliedern auch 16 Außenbeobachter teilnahmen, die mithilfe des Zoom-Chatrooms die Berichte und Diskussionen verfolgen und auch selbst mit Fragen und Anmerkungen beitragen konnten. Derartige Zusammenkünfte können keine Menschen ohne einen vernetzten Computer einbeziehen und sie können auch hinsichtlich Atmosphäre und Effizienz reale Treffen nicht ersetzen. Sie zeigen aber auch für ehrenamtlich arbeitende Organisationen neue Wege auf, sich aus der lähmenden Umklammerung des Virus zu lösen.

GEA ofertas sian retbabilejon ĉe Zoom por aranĝi kunvenojn de siaj fakaj, lokaj kaj regionaj asocioj.

Ni kunpremu la dentojn kaj restu optimismaj.



Guido Brandenburg

Der DEB bietet seinen Chatroom bei Zoom an für die Veranstaltung von Treffen seiner Fach-, Orts- und Landesverbände.

Lasst uns die Zähne zusammenbeißen und optimistisch bleiben.

Guido Brandenburg

„Ludmilla“ kaj la gekolegoj

Ili jam konas sin jarojn, la paro el *Hamm*. Fakte ili ne estas paro en klasika senco. Ambaŭ havas apartajn partnerojn. Ilin ligas la komuna amikeco al fervojo kaj la ĉasado de maloftaj lokomotivoj. Favorata loko estas pasejo trans la *Hamm-Osterfeld*-fervojo, laŭ la fervojreta katalogo la linio 2250, vartrafika linio laŭ la nordo de la Ruhr-regiono.

Ili estis renkontintaj sin hazarde. Ŝi venis el apuda vilaĝo, elektis tiun lokon kaj vidis lin, ankaŭ kun fotoaparato. Li loĝas apud la linio. „Mi ofte dum mateno venas ĉi tien por legi gazeton. Tie mi havas trankvilon.“ Trankvile estas inter la preterveturoj de la vartrajnoj, mezume kvaronan horon. „Ĉiusemajne venas ĉirkaŭ 40 trajnoj el Ĉinio.“ Aparta defio por li estas sekvi la vojojn de la vagonoj kaj la varoj. La celo estas scii, de kie la trajnoj venas kaj kien ili veturas – kaj kompreneble ricevi perfektan portreton de laŭeble malofta lokomotivo.

Se la instalaĵo apude baras la traknivelan pasejon, ambaŭ kaptas siajn aparatojn kaj notlibrojn kaj iras en atendopozicion. Tra la okulario de siaj Canon kaj Nikon ili vidas, ke estas nur ordinara DB-lokomotivo kun karbo el Ĉeĥio por la ŝtalfabrikoj de Thyssen.

„Dum la jaroj kolektiĝis konsiderinda fotoekipaĵo“, li diras. Nokte li fotografas kun radiodirektita fulmovico. Depost 1980 li estas trajnobservanto. Kiel infano li studis la vaporlokomotivojn kaj la akumulatorajn motorvagonojn ankoraŭ trafikintajn sur tiu linio, kie hodiaŭ

„Ludmilla“ und die Kollegen

Sie kennen sich schon seit Jahren, das Paar aus Hamm. Eigentlich sind sie kein Paar im klassischen Sinne. Beide haben eigene Partner. Sie verbindet die gemeinsame Freundschaft zur Eisenbahn und der Jagd nach seltenen Lokomotiven. Bevorzugter Ort ist der Übergang über die Hamm-Osterfelder Bahn, nach dem Verzeichnis des Eisenbahnnetzes die Strecke 2250, eine Güterverkehrsstrecke den Norden des Ruhrgebiets entlang.



Trajnobservantoj okaze ankaŭ aperas en grego.
Trainspotter treten gelegentlich auch im Rudel auf.
(Foto: Van den Bossche, WikiMedia)

Sie hatten sich zufällig getroffen. Sie kam aus einem nahen Dorf, suchte sich diesen Ort aus und sah ihn, auch mit Fotoapparat. Er wohnt neben der Strecke. „Ich komme oft am Morgen hierher um Zeitung zu lesen. Da habe ich Ruhe.“ Ruhig ist es zwischen den Vorbeifahrten der Güterzüge, duchschnittlich eine Vier-

nur veturas escepte ŝanĝkondukitaj pasaĝertrajnoj.

La infekto per la fervoja viruso okazis kiel ĉe multaj infanoj per miniatura fervojo – hodiaŭ en kesto atendanta la intereson de eblaj genepoj.

Ĉe ŝi estas edzo kaj filo, kiuj ludas per la miniatura fervojo. Ŝia avo estis vagonvartisto en *Zwickau*. De la domo de avino ŝi observis „Ludmilla“ kaj ties kolegojn. Ŝia tiama amiko estis lokomotivkondukisto kaj kelkfoje kunprenis ŝin sur linioj ĉirkaŭ *Nürnberg*. 2006 ŝi komencis fotografadon. Ŝi estas relative sola kiel virino en tiu hobia rondo. Sed jam en infanaĝo ŝi preferis ludi kun knaboj.

Li okaze ankaŭ organizas vojaĝojn por trajnobservantoj – Bosnio, Eritreo, Mongolio. „Ni ankaŭ luas vaporlokomotivojn kaj fotas en la montaro“. Li montras bildon kun silueto de lokomotivo sur viadukto dum sunsubiro.

La komunumo de la trajnobservantoj estas granda. „Certe pli ol centmil,“ li opinias, „kaj ĝi estas internacia. Okaze venas ankaŭ belgoj kaj nederlandanoj.“ Ĉi-lastaj ne nur pro la internacieco de la linio kaj la varieco de la lokomotivoj. En Nederlando la linioj ofte estas inter bariloj kaj malfacile atingeblaj por fari fotojn.



Ludmilla 230 077 ĉe *Radeberg*
Ludmilla 230 077 bei Radeberg
(Foto: Rainerhaufe, WikiMedia)

Malleviĝas denove la barieroj. „Captrain, malplena. Ĝi revenas el *Bremen*. Mi jam vidis ĝin hodiaŭ matene kun koakso por *Bottrop*.“ Li telstunde. „Wöchentlich kommen etwa 40 Züge aus China.“ Ein besonderer Reiz ist für ihn, den Weg der Wagen und Waren nachzuverfolgen. Ziel ist zu wissen, woher die Züge kommen und wohin sie fahren – und natürlich das perfekte Portrait einer möglichst seltenen Lokomotive zu bekommen.

Wenn die benachbarte Anlage den Bahnübergang schließt, schnappen sich beide Ihre Apparate und Notizbücher und gehen in die Warteposition. Durch den Sucher ihrer Canon und Nikon sehen sie, dass es nur eine normale DB-Lok ist, mit Kohle aus Tschechien für die Stahlwerke von Thyssen.

„Über die Jahre hat sich eine bemerkenswerte Fotoausrüstung angesammelt,“ sagt er. Nachts fotografiert er mit einer funkgesteuerten Blitzbatterie. Seit 1980 ist er „Trainspotter“. Als Kind hatte er die Dampflokomotiven und die Akku-Triebwagen kennengelernt, die noch auf der Strecke verkehrten, wo heute nur noch ausnahmsweise umgeleitete Reisezüge fahren.

Mit dem Eisenbahnvirus infiziert hatte ihn wie viele Kinder die Modelleisenbahn – die heute im Karton auf das Interesse eventueller Enkel warten.

Bei ihr sind es Mann und Sohn, die mit der Modelleisenbahn spielen. Ihr Opa war Wagenmeister in Zwickau. Vom Haus ihrer Oma beobachtete sie „Ludmilla“ und ihre Kollegen. Ihr damaliger Freund war Lokführer und nahm sie manchmal auf Strecken um Nürnberg mit. 2006 begann sie das Fotografieren. Als Frau ist sie relativ allein in dieser Hobby-Runde. Aber schon im Kindesalter hatte sie lieber mit Jungs gespielt.

Er organisiert gelegentlich auch Reisen für Trainspotter – Bosnien, Eritrea, Mongolei. „Wir mieten auch Dampfloks und fotografieren im Gebirge.“ Er zeigt ein Bild mit der Silouette einer Lokomotive auf einem Viadukt im Sonnenuntergang.

Die Gemeinde der Trainspotter ist groß. „Sicher mehr als hunderttausend,“ meint er, „und sie ist international. Gelegentlich kommen auch Belgier und Niederländer.“ Letztere

tajpas la numeron de la lokomotivo en sian poŝtelefonon. Aliaj trajnobservantoj estas informataj, kiu baldaŭ preterpasos ilin. Tiun avantaĝon pli frue oni ne havis. Tiam estis kiel dum fiŝkaptado. Oni neniam sciis kion, aŭ ĉu ion oni kaptas.

Tri minutojn poste preterbruas la sekva trajno, kun dizela lokomotivo V100. La foto ne kontentigas lin. „La trajnon oni bone vidas sed la mastoj estas tranĉitaj.“ Li atentas pri kvalito. Fotoj de li aperas en kalendaroj kaj en gazetoj. Kion cetere oni faras per la lokomotivportretoj? Oni ofertas ilin por publikigo, oni interŝanĝas ilin en retforumoj, oni montras ilin en renkontiĝoj. Tiuj en la kuranta jaro ĉiuj estas strekitaj. Sed por la venonta jaro ambaŭ jam havas planojn.



(Laŭ artikolo en Westfälischer Anzeiger, 17.11.2020)

Guido Brandenburg

nicht nur wegen der Internationalität der Strecke und der Vielfalt der Lokomotiven. In den Niederlanden sind die Strecken oft eingezäunt und schwer zu erreichen um Fotos zu machen.

Die Schranken senken sich wieder. „Captrain, leer. Er kommt aus Bremen zurück. Ich habe sie schon heute Morgen gesehen mit Kosks für Bottrop.“ Er tippt die Nummer der Lok in sein Handy. Andere Trainspotter werden benachrichtigt, wer sie bald passieren wird. Diesen Vorteil gab es fürher nicht. Da war es wie Angeln. Man wusste nie was man und ob man etwas fängt.

Drei Minuten später rauscht der nächste Zug vorbei, mit einer Diesellok V100. Das Foto stellt ihn nicht zufrieden. „Den Zug sieht man gut, aber die Masten sind abgeschnitten.“ Er achtet auf Qualität. Seine Fotos erscheinen in Kalendern und in Zeitungen.

Was macht man sonst mit den Lokomotiv-Portraits? Man bietet sie zur Veröffentlichung an, man tauscht sie in Internet-Foren, man zeigt sie auf Treffen. Die im laufenden Jahr sind alle gestrichen. Aber für das kommende Jahr haben beide schon Pläne.

(nach einem Artikel im Westfälischen Anzeiger, 17.11.2020)

(trad. Brandenburg)

Vintronokto

Malvarmo regas kaj glaci’.
Vaporas mia spiro, kiam
tra l’ neĝo krake paŝas mi.
Antaŭen, nur antaŭen ĉiam!
Silentas en soleno ĉio!
Prilumas lun’ piceojn jenajn,
klinantajn en melankoli’
la branĉojn mort-sopiro-plenajn.
Frost! Ĝis la kor’ penetru vi,
ĝis varma kaj sovaĝa mia!
Ke iam estu pac’ en ĝi,
samkiel en arbaro tia!



(trad. Manfred Retzlaff)

Winternacht

Vor Kälte ist die Luft erstarrt.
Es kracht der Schnee von meinen Tritten.
Es dampft mein Hauch, es klirrt mein Bart.
Nur fort, nur immer fortgeschritten!
Wie feierlich die Gegend schweigt!
Der Mond bescheint die alten Fichten,
Die, sehnsuchtsvoll zum Tod geneigt,
den Zweig zurück zur Erde richten.
Frost! friere mir ins Herz hinein,
tief in das heißbewegte, wilde!
Daß einmal Ruh‘ mag drinnen sein,
wie hier im nächtlichen Gefilde!



Nikolaus Lenau



Rekonilo de ICE 1: la ĝibo de la restoracia vagono / Merkmal des ICE 1: Der Buckel des Speisewagens (Foto: Deutsche Bahn Mediathek)

Tipoj, rapido, itineroj

Mi ne plu kapablas distingi la diversajn ICE-trajnojn. Mi perdis la superrigardon. Eble vi jam kapitulaciis kaj ĝojas ricevi liston pri ili. Ni anticipu tion.

ICE 1: Per tiu trajno konstruita 1988 ĝis 1993 la germana fervojo startis en la epokon de la grandrapida trafiko. Rekonebla ĝi estas pro la boso aŭ ĝibo super la restoracia vagono. Ĝi atingas rapidon de 280 km/h. Trafikas 58 unuoj, kelkaj el ili ĝis Svislando. Modernigitaj kaj mallongigitaj ili plue veturu ĝis 2030.

ICE 2: Konstruita ekde 1994 ĝi similas al ICE 1, sed konsistas el du kuplitaj partoj. Regule ili interligas Berlinon kaj la Ruhr-regionon. En Hamm estas kunigataj respektive disigataj la partoj cetere veturantaj apartajn vojojn. Ĝia maksimuma rapido estas 280 km/h. De ĝi ekzistas 44 unuoj.

ICE 3: Kvankam regule ĝi ne veturas pli ol 300 km/h ĝi estas konstruita por maksimumo de 330 km/h kaj estas la plej rapida ICE. 1997 estis konstruata la unua el entute 49 unuoj. La ICE 3 konsistas el 8 vagonoj ofte kuplitaj kun dua unuo. La kondukejaj vagonoj estas aparte

Typen, Tempo, Trassen

Ich kann die verschiedenen ICE-Züge nicht mehr auseinanderhalten. Ich habe den Überblick verloren. Vielleicht haben Sie schon kapituliert und sind froh, eine Liste darüber zu bekommen. Wir sollten das mal annehmen.

ICE 1: Mir diesem Zug, gebaut von 1988 bis 1993 startete die Deutsche Bahn in das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Wiedererkennbar ist er an der Wölbung oder dem Buckel über den Speisewagen. Er erreicht eine Geschwindigkeit von 280 km/h. Es verkehren 58 Einheiten, einige von ihnen bis in die Schweiz. Modernisiert und verkürzt sollen sie weiter fahren bis 2030.

ICE 2: Gebaut seit 1994 ähnelt er dem ICE 1, besteht aber aus zwei gekuppelten Teilen. Sie verbinden regelmäßig Berlin und das Ruhrgebiet. In Hamm werden sie verbunden bzw. getrennt und fahren sonst getrennte Wege. Seine Höchstgeshwindigkeit ist 280 km/h. Von ihm gibt es 44 Einheiten.

ICE 3: Obwohl er in der Regel nicht schneller als 300 km/h fährt, ist er für ein Maximum von 330 km/h gebaut und der schnellste ICE. 1997

aerodinamike formitaj kun seninterrompa strio je la fronto. Ofte ĝi estas videbla sur la rapidlinioj Köln-Frankfurt kaj Nürnberg-Erfurt. Trafikas 49 tiaspecaj unuoj, aldone 16 kun aparta ekipaĵo por Belgio kaj Nederlando. Depost 2009 ekzistas 17 pliaj unuoj – kun ort-angulaj pordofenestroj – kiuj ankaŭ veturas al Francio.

ICE T: Konstruita por veturo sur rapidlinioj ĝi atingas rapidon de 230 km/h. Pro la klineblaj



Renkonto de du ICE T inter *Bamberg* kaj *Lichtenfels*
Begegnung zweier ICE T zwischen Bamberg und Lichtenfels
(Foto: Deutsche Bahn Mediathek)

vagonkestoj ĝi sur speciale ekipitaj linioj povas rapide traveturi malvastajn kurbojn. La dezajno de la kondukeja vagonoj similas al tiu de ICE 3. La strio tamen havas interrompon en la zono de la kaptegaĵo. En Heslando ĝi estas videbla inter Darmstadt, Frankfurt, Gießen kaj Kassel. Depost 1996 estis konstruataj 59 unuoj kun 7 vagonoj kaj 11 kun 5 vagonoj.

Dizelelektra varianto por neelektrizitaj linioj pro malekonomieco estas eksfunkciigita.

ICE 4: Ĝi estas, resp. estos la norma veturilo por longdistancaj konektoj. La plej longa en la ICE-familio en la 13-vagona versio havas 920 sidlokojn. La fronto de la kondukejaj vagonoj estas kompare larĝa kaj la pordofenestroj ort-angulaj. 50 ekzempleroj kun 12 vagonoj kapablaj atingi 250 km/h estas liveritaj. Sekvos 37 pliaj kun 13 vagonoj rapidaj ĝis 265 km/h.

wurde die erste von insgesamt 49 Einheiten gebaut. Der ICE 3 besteht aus 8 Wagen, oft mit einer zweiten Einheit gekuppelt. Die Führerstandswagen sind besonders aerodynamisch geformt und haben einen durchgehenden Streifen über die Frontpartie. Er ist oft auf den Schnellfahrstrecken Köln-Frankfurt und Nürnberg-Erfurt zu sehen. Es verkehren 49 derartige Einheiten, dazu 16 mit einer Sonderausstattung für Belgien und die Niederlande. Seit 2009 gibt es 17 weitere Einheiten – mit rechteckigen Türfenstern – die auch nach Frankreich fahren.

ICE T: Für die Fahrt auf Schnellfahrstrecken gebaut erreicht er 230 km/h. Wegen der neigbaren Wagenkästen kann er auf besonders ausgestatten Strecken schnell durch enge Kurven fahren. Das Design der Führerstandswagen ähnelt dem des ICE 3. Der Streifen ist jedoch im Bereich der Frontverkleidung unterbrochen. In Hessen ist er zwischen Darmstadt, Frankfurt, Gießen und Kassel zu sehen. Seit 1996 wurden 59 Einheiten mit 7 Wagen und 11 mit 5 Wagen gebaut. Eine dieselelektrische Variante für nichtelektrifizierte Strecken wurde wegen Unwirtschaftlichkeit stillgelegt.

ICE 4: Er ist das Normfahrzeug für die Langstreckenverbindungen, bzw. wird es sein. Der Längste in der ICE-Familie hat in seiner 13-Wagen-Version 920 Sitzplätze. Die Front der Führerstandswagen ist vergleichsweise breit und die Türfenster sind rechteckig. 50 Exemplare mit 12 Wagen können 250 km/h erreichen und dind geliefert. Folgen werden 37 weitere mit 13 Wagen, die 265 km/h schnell sind

Fonto/Quelle:
Frankfurter Rundschau, 16.07.2020.

Walter Ullmann **(trad. Ullmann)**



Trenŝipoj tiras la 73.000 tunojn pezajn tunelsegmentojn de la loĝistika haveno apud Rødby al la subakva konstruejo
Schlepper ziehen die 73.000 Tonnen schweren Tunnelsegmente vom Logistikhafen bei Rødby zur Unter-Wasser-Baustelle
(Bildo/Bild: Femern A/S)

Startsignalo

La federacia administracia tribunalo en *Leipzig* estis la lasta instanco alvokebla en batalo kontraŭ la *Fehmarn*-markola tunelo. La verdikto nun permesas la realigon de la projekto ankaŭ sur germana teritorio. Inter la ses akuzintoj estis mediprotektantoj, la pramentrepreno kaj la komunumo *Fehmarn*. Sepa akuzinto, agrikulturisto, ebligis interkonsenton.
Danio, kiu volas financi la pli ol sep milardojn da eŭroj por la projekto per stratkotizoj, jam de longe urĝigas la aferon.
Laŭ la tribunalo la profundo de la marfundaj esploroj kongruis kun la regularo sur kiu bazis la planvalidiga decido. Ankaŭ la laste malkovritaj rifoj en la traceo de la tunelo ĝin ne povas denove malvalidigi. Ilia ekzisto tamen devas esti konsiderata dum la konstruo – elektante vojon kiu ĉirkaŭas ilin aŭ zorgante por kompenso de la sekvoj. Koncerne tion la planantoj jam esploras rimedojn kiel kaj kie la segmentoj de la tunelo povas esti mergataj.

Startsignal

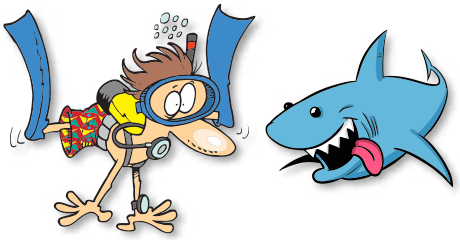
Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig war die letzte Instanz, die angerufen werden konnte im Kampf gegen den Fehmarnbelt-Tunnel. Das Urteil erlaubt nun die Realisierung des Projekts auch auf deutschem Territorium. Unter den sechs Klägern waren Umweltschützer, das Fährunternehmen und die Gemeinde Fehmarn. Ein siebter Kläger, ein Landwirt, ermöglichte einen Vergleich.
Dänemark, das die mehr als sieben Milliarden Euro für das Projekt über Mauteinnahmen finanzieren will, drängt schon lange in dieser Sache.
Dem Gericht zufolge entsprach die Untersuchungstiefe am Meeresgrund dem Regelwerk, auf dem der Planfeststellungsbeschluss gründete. Auch die zuletzt aufgefundenen Riffe in der Trasse des Tunnels können ihn nicht im Nachhinein ungültig machen. Gleichwohl ist ihre Existenz beim Bau zu berücksichtigen – durch Wahl einer Trasse, die diese umgeht, oder durch einen Ausgleich der Eingriffsfolgen.

La grupoj kontraŭantaj la tunelon kritikis ankaŭ la fidindecon de la trafikprognozojn por la tunelo servonta al aŭtomobila kaj fervoja trafikoj. Alia punkto estis, ke la sekvoj por la focenoj ne estas ĝuste taksataj. Tiuj punktoj laŭ la tribunalo tamen ne tuŝas la validecon de la planvalidiga decido.

La projekta kompanio kompreneble signalis grandan kontenton pri la verdikto. La danaj aŭtoritatoj jam 2015 permesis la konstruon. Apud *Rødby* aktuale estiĝas aparta haveno por konstrua loĝistiko por ekzemple la transporto de la tunelsegmentoj. Ili estu produktataj en fabriko kiu nun baldaŭ sekvos.

En Germanio la reagoj tre diferencas. Dum la ministerio por trafiko kaj infrastrukturo laŭdas la projekton pro ĝia tuteŭropa signifo kaj fieras, ke ankaŭ Germanio kapablas regi grandprojektojn, aliaj parolas pri nigra tago por la marmedio kaj la homoj loĝantaj proksime.

La tunelo estu 18 km longa kaj interligu ekde 2029 *Rødby* sur la dana insulo *Lolland* kun *Puttgarden* sur la germana insulo *Fehmarn*.



Guido Brandenburg

In dieser Hinsicht untersuchen die Planer bereits Mittel, wo und wie die Tunnelelemente abgesenkt werden können.

Die Gegner des Tunnels kritisierten auch die Verlässlichkeit der Verkehrsprognosen für den Tunnel, der dem Verkehr von Kraftfahrzeugen und Eisenbahn dienen soll. Ein anderer Punkt war, dass die Folgen für die Schweinswale nicht richtig eingeschätzt worden seien. Diese Punkte berührten nach dem Gericht jedoch nicht die Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses.

Das Projektunternehmen signalisierte selbstverständlich große Zufriedenheit mit dem Urteil. Die dänischen Behörden hatten bereits 2015 dem Bau zugestimmt.

Bei Rødby entsteht aktuell ein eigener Hafen für die Baustellenlogistik, beispielsweise für den Transport der Tunnelsegmente. Sie sollen in einer Fabrik hergestellt werden, die nun bald folgen wird.

In Deutschland fallen die Reaktionen sehr unterschiedlich aus. Während das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur das Projekt wegen seiner europaweiten Bedeutung lobt und darauf stolz ist, dass auch Deutschland Großprojekte beherrschen kann, sprechen andere von einem schwarzen Tag für die Meeresumwelt und die Menschen, die in der Nähe wohnen.

Der Tunnel soll 18 km lang sein und von 2029 an Rødby auf der dänische Insel Lolland mit Puttgarden auf der deutschen Insel Fehmarn verbinden

(trad. Brandenburg)

Renesanco ĉe DBAG

Ĉu vi regule legas ĵurnalon? Mi jes. En eldono de mia gazeto de la 10-a de Julio 2020 mi malkovris artikolon kun titolo „Alkroĉo por malnovaj fervojlinioj“ kaj tio vekis mian atenton.

De la komenco de la koronvirusa krizo pliiĝas la opinioj de gepolitikistoj kaj de asocioj kaj aliancoj, ke oni devas ŝanĝi kelkajn aspektojn

Renaissance bei der DBAG

Lesen Sie regelmäßig Tageszeitung? Ich ja. In der Ausgabe meiner Zeitung vom 10. Juli 2020 entdeckte ich einen Artikel mit dem Titel „Anschluss für alte Bahnstrecken“ und dies erweckte meine Aufmerksamkeit.

Seit dem Beginn der Corona-Krise mehren sich die Meinungen der Politikerinnen und Politiker und von Verbänden und Allianzen, dass man

de la vivo, speciale plibonigi la publikan regionan trafikon kaj la vojaĝotrafikon, sekve ankaŭ la fervojon. La federacia registaro promesis kaj poste decidis doni pli da mono por subteni la fervojojn, plibonigi kaj vastigi la reton. Fervojamikaj unuiĝoj sekvis kaj prezentis longan liston de fervojlinioj kiujn eblus ŝanĝkonstrui, longigi, dutrakigi, revivigi post eksfunkcigo - aŭ sur kiuj eblus veturigi krom vartrajnojn ankaŭ pasaĝerajn trajnojn.

Unu el la linioj, kiujn oni proponis reaktivigi, estis tiu de *Marxgrün* (Bavario) al *Blankenstein* en Turingio, linio do kiu transpasas la iaman limon inter FRG kaj GDR. Tiu parto kiu depost 1945 ne plu estas surveturata kaj nun mankas por interligi ambaŭ lokojn estas nur 6 km longa, sed kondukas tra *Frankenwald*, tre dura regiono.

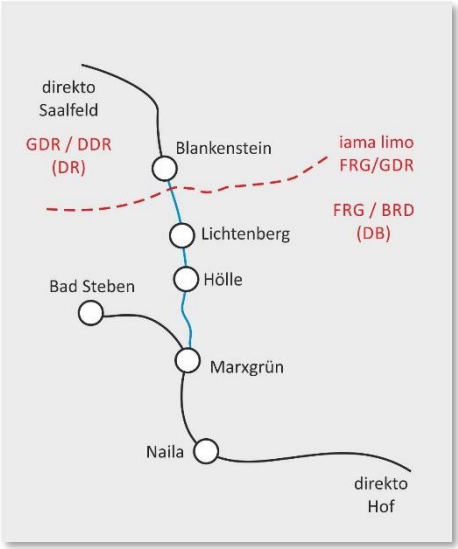
Du tuneloj situas laŭ la traceo, kaj pluraj pontoj an alto inter 434 m kaj 509 m.

Se oni realigus la rekonstruon, oni kreus rektan interligon de *Hof* al *Saalfeld* (*Saale*). Mi tial volonte volas informi vin pri la sorto de la „*Sormitz*-vala fervojo“, la linio dormanta depost fino de la milito. Hodiaŭ en la nordo trafiko nur estas trovebla de Saalfeld ĝis *Blanken-*



En Blankenstein ankoraŭ la trakfina barilo markas la nordan finpunkton de la linio *Triptis* (*Saalfeld*) - *Marxgrün*.
In Blankenstein markiert noch ein Prellbock den nördlichen Endpunkt der Strecke Triptis (Saalfeld) - Marxgrün
(Foto: Blaufisch123, WikiMedia)

manche Dinge des Lebens ändern muss, besonders den öffentlichen Nahverkehr verbessern und den Reiseverkehr, also auch die Eisenbahn. Die Bundesregierung versprach und entschied später, mehr Geld zu geben, um die Eisenbahnen zu unterstützen, das Netz zu



verbessern und auszuweiten. Eisenbahnnahe Vereinigungen folgten und präsentierten eine lange Liste mit Eisenbahnlinien, die man umbauen, verlängern, doppelgleisig machen, nach Stilllegung wiederbeleben - oder auf denen man neben Güterzügen auch Reisezüge fahren lassen könnte.

Eine der Strecken, die man vorschlug zu reaktivieren, ist die von Marxgrün (Bayern) nach Blankenstein in Thüringen, eine Strecke also, die die frühere Grenze zwischen der BRD und der DDR überquert. Der Teil, der seit 1945 nicht mehr befahren wird und nun fehlt, um die beiden Orte wieder zu verbinden, ist nur 6 km lang, verläuft aber durch den Frankenwald, eine rauhe Gegend. Zwei Tunnel liegen auf der Trasse und mehrere Brücken in einer Höhe zwischen 434 m und 509 m.

Wenn man den Wiederaufbau realisieren würde, hätte man eine direkte Verbindung von Hof nach Saalfeld (Saale) geschaffen.



Nur vespertoj havas liberan aliron - aperturo de la *Kesselberg*-tunelo.
Nur Fledermäuse haben freien Zugang - Portal des Kesselberg-Tunnels
(Foto: ChNPP, WikiMedia)

stein kaj en la sudo de *Hof* preter *Marxgrün* ĝis *Bad Steben*. Tie la linio havas ascendon de 40 ‰. In la jaro 1939 sur la linio de *Hof* al *Blankenstein* veturis 12-13 pasaĝertrajnoj, dum la unuaj monatoj de 1945 ankoraŭ 6-8. La 11-an de Aprilo finiĝis la pasaĝertrafiko. Poste la usona armeo okupis la regionon. Ĝi uzis la linion por transporto de armeaj provizaĵoj, poste ankaŭ por retiriĝo el Turingio antaŭ ol ĝi laŭkontrakte estis okupata de sovetaj trupoj. La 3-an de Julio 1945 finiĝis la trafiko inter *Lichtenberg* kaj *Blankenstein*. Kvankam tie ne ekzistis grandaj damaĝoj, sur la okcidenta parto, ĝis *Lichtenberg*, la lasta haltejo en Bavario, ne plu veturis pasaĝeraj trajnoj, ĉar la cirkonstancoj tion ne permesis. La stacio kun la signifoplena nomo „*Hölle*“ (infero) ne plu estis alveturata, tamen ankoraŭ servis por liverado de varvagonoj.

Ich möchte Sie deswegen gern über das Schicksal der seit Ende des Krieges schlafenden Linie, der „Sormitztalbahn“ informieren.
Heute ist im Norden nur Verkehr von Saalfeld bis Blankenstein zu finden und im Süden von Hof über Marxgrün bis Bad Steben. Dort hat die Strecke eine Steigung von 40 ‰.
Im Jahr 1939 fuhren auf der Linie von Hof nach Blankenstein noch 12-13 Reisezüge, während der ersten Monate 1945 noch 6-8. Am 11. April 1945 endete der Personenverkehr. Danach besetzte die amerikanische Armee die Region. Sie benutzte die Strecke für den Transport von militärischen Versorgungsgütern, später auch für den Rückzug aus Thüringen, bevor es vertragsgemäß von sowjetischen Truppen besetzt wurde. Am 03. Juli 1945 wurde der Verkehr zwischen Lichtenberg und Blankenstein eingestellt. Auch wenn es dort keine größeren Schäden gab, fuhren auf dem westlichen Teil bis Lichtenberg, der letzten Haltestelle in Bayern, keine Reisezüge mehr, weil die Umstände es nicht gestatteten. Der Bahnhof mit dem sinnigen Namen „Hölle“ wurde nicht mehr angefahren, diente aber noch der Zustellung von Güterwagen.



Miniatura stacidomo Lichtenberg en la iama stacidomo Lichtenberg
Ein Miniaturbahnhof Lichtenberg im ehemaligen Bahnhofsgebäude Lichtenberg
(Foto: Münchberger Eisenbahnfreunde)

In den Siebzigerjahren wurde daran gedacht, im Westen bis zur Grenze eine Museumseisenbahn zu etablieren. Wegen der hohen Kosten wurde die Idee jedoch nicht realisiert. Auch der Güterverkehr verminderte sich. Und so wurde 1988 der Verkehr insgesamt eingestellt

En la sepdekaj jaroj oni pripensis en la okcidento establi muzean fervojon ĝis la limo. La ideo tamen ne estis realigata pro tro altaj kostoj. Ankaŭ la vartrafiko malpliiĝis. Tiel do 1988 la trafiko entute estis ĉesigata kaj decidata la malkonstruo de la trakoj. La trakbazo restis kaj kun ĝi la espero pri reaktivigo. Malantaŭ la limo oni ja ankoraŭ povis veni ĝis *Blankenstein* kaj ĝis la limpunkto la traceo ankoraŭ estis uzata kiel trajnforma trako. La decidon de DB fini la vartrajnajn veturojn al Lichtenberg, la gazetaro komentis per la titolo: „DB ne plu veturas en la inferon“.

Nun – tiel aspektas – povus esti veninta la tempo por la remalfermo. Ni premu la poleksojn, por ke iam denove eblu veni de *Saalfeld* al *Hof* kaj inverse!

Walter Ullmann **(trad. Ullmann)**

und der Abbau der Gleise beschlossen. Das Planum blieb und mit ihm die Hoffnung auf die Reaktivierung. Hinter der Grenze konnte man ja noch bis Blankenstein kommen und bis zum Grenzpunkt diente die Trasse noch als Ausziehgleis. Den Beschluss der DB, die Güterzugfahrten nach Lichtenberg zu beenden, kommentierten die Zeitungen mit der Schlagzeile: „DB fährt nicht mehr in die Hölle“.

Nun – so scheint es – könnte die Zeit für eine Wiedereröffnung gekommen sein. Wir sollten die Daumen drücken, damit es irgendwann wieder von Saalfeld nach Hof und zurück geht!



Redaktofino por FE 01/2021 estos la 15.02.2021		Redaktionschluss für FE 01/2021 ist der 15.02.2021	
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