Fervoja Esperantisto

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

GEFA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 1 Januaro - Marto 2021

Sed tamen ĝi moviĝas! Und er bewegt sich doch!



15 km/h hodiaŭ ankoraŭ estas la maksimumo.
(Foto: Richard Huber, WikiMedia, vd. paĝon 4)

15 km/h sind heute noch das Maximum.
(Foto: Richard Huber, WikiMedia, s. Seite 4)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Malgranda paŝo por homo	4	Ein kleiner Schritt für einen Menschen	4
Transponta Kongreso	6	Brückenkongress	6
Vojaĝo al la londo de sopiro	8	Reise zum Land der Sehnsucht	8
Menditaj kaj ne prenitaj	11	Bestellt und nicht abgeholt	11
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12

Karaj gelegantoj,



post duonhoro okazos videokonferenco. En la momento tio estas la sola eblo renkonti pli ol unu amikon kaj tion ne sub libera ĉielo. Por videokonferenco oni bezonas komputilon konektitan al la interreto kun kamerao, mikrofono kaj laŭtparolilo – pli bone kun kaptelefono.

Teknike mi regas la uzatan sistemon relative bone. La aparataro funkcias. Mi vidas min hodiaŭ la unuan fojon sur ekrano kaj konstatas, ke mi denove estas terure pala – kaj frizaĵon ne eblas nomi tion sur la kapo. Ĉu konferenci kun malŝaltita kamerao? Tio estus malafabla al la aliaj.

Mi serĉas helpon en informitaj rondoj: Gravas la perspektivo. Rigardi de supre en la objektivon impresigas orgojle. Ĝi estu an alto de la okuloj. Tiucele servos kelkaj libroj por submeti. La distanco estu inter 50 kaj 100 centimetroj por havi bonan bildsekcion.

La lumo ankoraŭ ne taŭgas. Lampo antaŭ mi paligas, lampo malantaŭ mi sorĉas min tondosilueto. Oni rekomendas ringlampon …

Mia skribtabla lampo havas energieŝparan lumujon kun varma lumo. Ion alian mi ne povas organizi.

„Iom da pudro ne malutilas ankaŭ por viroj.“ Ne, tion eĉ la edzino ne uzas. Pri vestaĵoj kun maltrankvila ornamo oni rezignu, nek strioj nek kvadratoj. Kaj atentu kio staras malantaŭ vi! Ĉu la bretaro estas ordigita, ĉu stokitaj paperamasoj atestas laboremon aŭ pli malzorgemon? Eble mi trompu iom kaj elektu unu el tiuj enmikseblaj fonbildoj? Mi trafoliumas la ofertitajn fotojn - sablostrando, ĝangalo, transurbaj perspektivoj …

Ĉu mi ŝajnigu esti ferivojaĝanta? Mankas tempo por pliaj pripensoj. La unua gasto jam eniris la babilejon. La nomon mi konas. Pli li ne malkaŝas. Dum mi atendas pliajn gastojn mi alskribas lin en la tekstfenestro.

Liebe Leserinnen und Leser,

in einer halben Stunde ist Videokonferenz. Im Moment ist das die einzige Möglichkeit, mehr als einen Freund zu treffen und das nicht unter freiem Himmel. Für eine Videokonferenz braucht man einen mit dem Internet verbundenen Computer, mit einer Kamera, einem Mikrofon und einem Lautsprecher – besser mit einer Kopfhörer-Mikrofon-Kombination (einem Kopfsatz oder „Headset“)

Technisch beherrsche ich das eingesetzte System relativ gut. Der Gerätepark läuft. Ich sehe mich heute das erste Mal auf einem Bildschirm und stelle fest, dass ich wieder furchtbar blass bin – und das auf dem Kopf kann man nicht Frisur nennen. Soll ich mit abgeschalteter Kamera tagen? Das wäre unhöflich den Anderen gegenüber.

Ich suche Hilfe in informierten Kreisen: Wichtig ist die Perspektive. Von oben herab in das Objektiv sehen macht einen überheblichen Eindruck. Es sollte in Höhe der Augen sein. Dafür werden ein paar Bücher zum Unterlegen dienen. Der Abstand soll zwischen 50 und 100 Zentimetern liegen um einen guten Bildausschnitt zu bekommen.

Das Licht taugt noch nicht. Eine Lampe vor mir macht mich blass, eine Lampe hinter mir verzaubert mich in einen Scherenschnitt. Man empfiehlt eine Ringlampe …

Meine Schreibtischleuchte hat eine Energiesparbirne mit Warmton. Etwas anderes kann ich nicht organisieren.

„Etwas Puder schadet auch Männern nicht.“ Nein, das benutzt selbst meine Frau nicht. Man solle auf Kleidung mit unruhigem Muster verzichten, weder Streifen noch Karos. Und pass auf, was hinter dir steht! Ist das Regal aufgeräumt, zeugen gestapelte Papierberge von Arbeitswut oder eher von Nachlässigkeit?

Vielleicht sollte ich ein bisschen betrügen und mir einen dieser einblendbaren Hintergründe aussuchen? Ich blättere die angebotenen Fotos durch – Sandstrand, Dschungel, Stadtansichten … Soll ich so tun als ob ich auf Urlaubsreise wäre? Es fehlt die Zeit für weitere

Jen vidiĝas la kravato de nova kandidato, samtempe kun senlaca hundobojado.
Ankaŭ lin mi salutas skribe kaj petas lin konsoli la hundon aŭ malfunkciigi la mikrofonon. Tio okazas senprokraste. Kaj la kravato kompleze al evidente ĝoja vizaĝo glitas sub la bildorandon. Ĝi malaperas por certa tempo. Supozeble la hundo havas prioritaton. La vizaĝo revenas kaj serĉas ion sur la ekrano. La trastrekita mikrofonpiktogramo sur lia bildo estas for kaj post sekundoj ni estas en interparolo pri farto, ŝovitaj aranĝoj kaj retaliroj. Gasto 1 ankoraŭ kaŝas sin.
Aperas tria gasto kaj estas bonvenigata per aplaŭdo. Li fakte ne estis invitita. Sed ĉar ni estas inter ni, ni klopodas inkludi lin laŭeble. Li loĝas evidente en alia klimato-zono kaj nur bezonas subĉemizon.
Ni klopodas eltrovi kiu li estas kaj kiujn interesojn li havas. Li evidente ankoraŭ lernas la lingvon kaj ni ne estas certaj ĉu la bildo kiun ni desegnas pri li estas konforma al la realeco.
Pasis la horo antaŭvidita por la kunveno. Kiu estas gasto 1 kaj kial li preferis sian rolon kiel kaŝita observanto ni ne eltrovis.
Post afabla adiaŭo mi eliras la babilejon kaj deprenas la aŭdilojn de la ŝvitantaj oreloj. Eble ankaŭ videokonferenco postulas preparojn por organizi la kunvenon, por scii kiu partoprenos kaj pri kiuj temoj endas paroli.
Tamen pensoj pri pudro surnaza tutcerte estas superfluaj.



Guido Brandenburg

Überlegungen. Der erste Gast ist schon in der Plauderstube („Chatroom“). Den Namen kenne ich. Mehr offenbart er nicht. Während ich auf weitere Gäste warte, schreibe ich ihn im Textfenster an. Da zeigt sich die Krawatte eines weiteren Kandidaten, gleichzeitig mit unermüdlichem Hundegebell.
Auch ihn begrüße ich schriftlich und bitte ihn, den Hund zu trösten oder das Mikrofon abzuschalten. Das passiert unmittelbar. Die Krawatte gleitet zugunsten eines offenbar erfreuten Gesichts unter den Bildrand. Es verschwindet für gewisse Zeit. Vermutlich hat der Hund Vorrang. Das Gesicht kommt wieder und sucht etwas auf dem Bildschirm. Das durchgestrichene Mikrofon-Piktogramm auf seinem Bild ist weg und Sekunden später sind wir im Gespräch über Befinden, verschobene Veranstaltungen und Internet-Zugängen. Gast 1 versteckt sich noch.
Ein dritter Gast erscheint und wird mit Applaus begrüßt. Er war eigentlich nicht eingeladen. Aber weil wir unter uns sind, versuchen wir ihn nach Möglichkeit einzubeziehen. Er wohnt offenbar in einer anderen Klimazone und benötigt nur ein Unterhemd.
Wir bemühen uns herauszufinden, wer er ist und welche Interessen er hat. Er lernt offenbar noch die Sprache und wir sind nicht sicher, ob das Bild, das wir von ihm zeichnen, der Wirklichkeit entspricht.
Die Stunde, die für das Treffen vorgesehen war, ist vergangen. Wer Gast 1 war und warum er seine Rolle als verborgener Beobachter vorgezogen hat, haben wir nicht herausgefunden.
Nach einer höflichen Verabschiedung verlasse ich den Chatroom und nehme die Hörer von den schwitzenden Ohren. Vielleicht fordert auch eine Videokonferenz Vorbereitungen, um das Treffen zu organisieren, um zu wissen wer teilnehmen wird und über welche Themen gesprochen werden sollte.
Gedanken über Puder auf der Nase sind aber sicherlich überflüssig.

Guido Brandenburg



La funkcio sekvas striktajn regulojn. / Der Betrieb folgt strengen Regeln.
(Bildo/Bild: DB Mediathek)

Malgranda paŝo por homo – granda por la homaro …

Pri tia frazo memorigis la komentoj de reprezentantoj el industrio kaj politiko forlasante la aŭtobuseton post 700 metroj da aŭtonomeca veturo. Oni havas la impreson ke la malgranda veturilo iom hontas pro la tuta famo. La francdevena Easymile EZ10 estas ĉ. kvar metrojn longa kaj du metrojn larĝa kaj disponas pri ses sidlokoj.

En Oktobro 2017 DB Regio Bus Bayern – entrepreno de Germana Fervojo – komencis laboratorian fazon de publika persontrafiko per naveta interligo de la haltejoj „Marktplatz“ kaj „Rottal Therme“. Intertempe la vojo kreskis al 1.400 metroj kaj alkroĉas ankaŭ la stacion Bad Birnbach. Hodiaŭ, se ne io eksterordinara

Ein kleiner Schritt für einen Menschen – ein großer für die Menschheit …

An einen solchen Satz erinnern die Kommentare der Vertreter aus Industrie und Politik bei Verlassen des Kleinbusses 700 Metern autonomer Fahrt. Man hat den Eindruck, das kleine Fahrzeug schäme sich ein wenig wegen der ganzen Berühmtheit. Der Easymile EZ10 aus französicher Herstellung ist etwa vier Meter lang und zwei Meter breit und verfügt über sechs Sitzplätze.

Im Oktober 2017 begann DB Regio Bus Bayern – ein Unternehmen der Deutschen Bahn – die Laborphase im öffentlichen Personenverkehr durch einen Shuttle-Verbindung zwischen den Haltestellen „Marktplatz“ und „Rottal Therme“. Mittlerweile ist der Weg auf 1.400 Meter angewachsen und bindet auch den

kontraŭstaras, trafikas du aŭtobusoj en 20-minuta takto laŭ horaro de la linio 7015.

La organizantoj de tiu plurjara eksperimento aliras ĝin tre singarde. La vojon la aŭtobusoj lernas en kombino de diversaj lokdeterminaj sistemoj per kiuj ĝi ankaŭ kontrolas sian aktualan pozicion. Ili disponas pri kamera- kaj laserbazitaj instrumentoj por kolekti informojn pri starantaj aŭ moviĝantaj objektoj. Ili veturas kun limigita rapido de 15 km/h kaj ilin akompanas homa helpanto – ne nepre pro teknika bezono, sed pli por transpreni la respondecon de kondukisto.

La afero pri la respondeco estas tute ne jam findiskutita demando. Kiun kondamnu verdikto post akcidento, se la veturilo ne havas ŝoforon – ĉu la programiston, kiu ne konsideris eblan danĝeron, ĉu liverinton de lasera skanilo misfunkcianta sub certaj veteraj kondiĉoj, ĉu la viktimon mem kiu ne kondutis konforme al la reguloj de robotoj? Kio pri aŭtomata reago en dilema situacio, se ĉiu ajn decido estas malĝusta kaj per prevento de unu nur kaŭzas alian damaĝon?



Kiel menciite la eksperimento estas plurjara. Inter la eksterordinaraj cirkonstancoj, kiuj postulas interrompon, estas neĝo, ŝtormo, ekstrema pluvo, malsekaj folioj kaj la aktuala kontraŭinfekta regularo. Tamen la spertoj kolektitaj ĝis nun kuraĝigas: 40.000 pasaĝeroj jam en la unuaj du jaroj, nur unu akcidento kaŭzita de malatente deflanke ekveturanta aŭtomobilo. La vizio estas laŭbezone mendebla transportservo kun pli granda rapido. Por 40 km/h la aŭtobusoj estas konstruitaj.

Guido Brandenburg

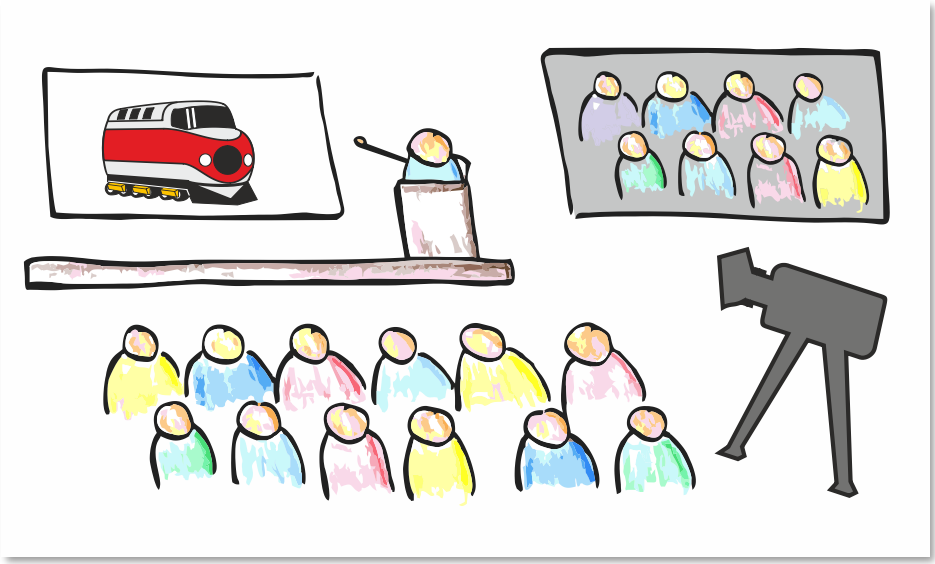
Bahnhof Bad Birnbach an. Heute, wenn nichts Außergewöhnliches dagegegensteht, verkehren zwei Busse im 20-Minuten-Takt nach dem Fahrplan der Linie 7015.

Die Organisatoren dieses mehrjährigen Experiments gehen es sehr vorsichtig an. Den Weg lernen die Busse mit einer Kombination verschiedener Ortungssysteme, mit denen sie auch ihren aktuellen Standort bestimmen. Sie verfügen über kamera- und laserbasierte Instrumente zur Sammlung von Informationen zu stehenden oder sich bewegenden Objekten. Sie fahren mit einer begrenzten Geschwindigkeit von 15 km/h und werden von einem menschlichen Helfer begleitet – nicht unbedingt wegen technischer Notwendigkeit, sondern eher zur Übernahme der Verantwortung als Fahrer.

Die Sache mit der Verantwortung ist eine überhaupt noch nicht zu Ende diskutierte Frage. Wen soll ein Richterspruch nach einem Unfall verurteilen, wenn das Fahrzeug keinen Fahrer hat – den Programmierer, der einen mögliche Gefahr nicht berücksichtigt hat, den Lieferanten des Laserscanners, der unter bestimmten Wetterbedingungen versagt, das Opfer selbst, das sich nicht entsprechend den Regeln für Roboter verhalten hat? Was ist mit der automatischen Reaktion ein einer Dilemma-Situation, wenn jegliche Entscheidung falsch ist und durch Verhinderung eines Schadens nur einen anderen herbeiführt?

Wie erwähnt, ist das Experiment auf mehrere Jahre angelegt. Unter den außergewöhnlichen Umständen, die eine Unterbrechnung erfordern sind Schnee, Sturm, Starkregen, Laubfall und das aktuelle Infektionsschutzreglement. Trotzdem ermutigen die bis jetzt gesammelten Erfahrungen: 40.000 Fahrgäste schon in den ersten zwei Jahren, nur ein Unfall verursacht durch eine unachtsam seitlich anfahrendes Auto. Die Vision ist ein bedarfsweise bestellbarer Transportdienst mit höherer Geschwindigkeit. Für 40 km/h sind die Busse konstruiert.

(trad. Brandenburg)



Ĉeestantaj kaj retaj partoprenantoj povos sekvi la programon.
Anwesende und netzzugeschaltete Teilnehmer werden dem Programm folgen können.

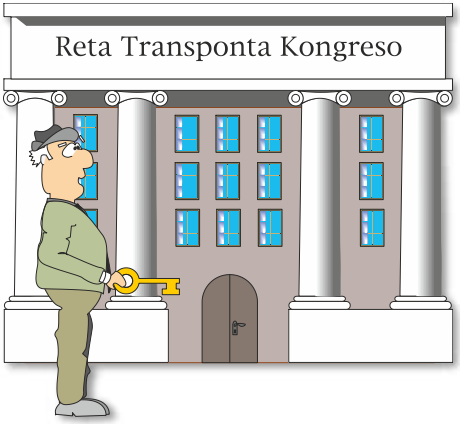
Transponta Kongreso - ĉu aŭ se jes kiel?

Tordita kiel tiu titolo estas la prognozo rilate al la cirkonstancoj ĉirkaŭ la komuna kongreso de germanoj, poloj kaj fervojistoj en Frankfurt Oder kaj Słubice, ŝovita jam de 2020 al Pentekosto 2021. La viruso plue dominas la ĉiutagajn informojn. Ni suĉadas ĉiujn novaĵojn kaj klopodas kompletigi la puzlon, sed la bildo obstine rifuzas vidiĝi.
Nia deziro estas, ke partoprenu surloke kiu povas kaj rete kiu ne povas.
La preparkomitato el GEA, PEA kaj GEFA decidis refoje oferti komunan kongreson. Rilate la daŭron kaj la kotizon nia fervojista kongreso adaptiĝas al la aliaj du.
Enketoj en la momento sin turnas al la prelegantoj kaj artistoj enprogramigitaj 2020 kaj koncernas ilian pretecon kontribui en la ĉijara aranĝo. Necesas klarigi iliajn eblojn. La reto kaj la retkonferencaj programoj ofertas la ŝancon prelegi antaŭ la aŭskultantoj de ie ajn en la mondo. La publiko povas sekvi la prezenton

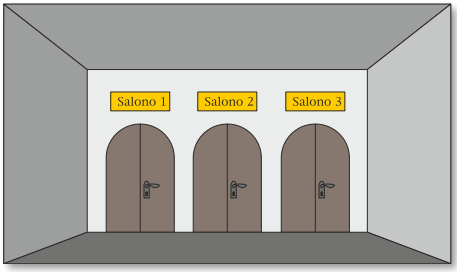
Brückenkongress - ob oder wenn ja wie?

Verdreht wie dieser Titel ist die Prognose zu den Umständen um den gemeinsamen Esperanto-Kongress von Deutschen, Polen und Eisenbahnern in Frankfurt Oder und Słubice, der schon von 2020 nach Pfingsten 2021 verschoben wurde. Das Virus beherrscht weiter die täglichen Nachrichten. Wir saugen alle Neuigkeiten auf und bemühen uns um Vervollständigung des Puzzles, aber das Bild weigert sich beharrlich zu erscheinen.
Unser Wunsch ist, dass wer kann, vor Ort und wer nicht kann, im Netz teilnehmen soll.
Das Vorbereitungskomitee aus GEA, PEA und GEFA hat beschlossen, noch einmal einen gemeinsamen Kongress anzubieten. Hinsichtlich Dauer und Beitrag hat sich unser Eisenbahner-Kongress dem der beiden anderen angepasst.
Umfragen richten sich im Augenblick an die Redner und Künstler aus dem Programm von 2020 und betreffen deren Bereitschaft, zur diesjährigen Veranstaltung beizutragen. Es ist notwendig, ihre Möglichkeiten zu klären. Das

surloke en la kongresejo aŭ hejme antaŭ la komputila ekrano.
Inverse ankaŭ surloke prezentataj kontribuoj informaj, klerigaj aŭ distraj estas spekteblaj ie ajn en la mondo. Diskutoj kaj disputoj estas eblaj inter ĉeestantaj kaj forestantaj partoprenantoj - kondiĉo por ĉio: funkcianta interreto, kamerao, mikrofono, kapaŭdiloj.



La platformo estos Zoom, la retkonferenca sistemo al kiu en la tempo de la pandemio multaj asocioj kaj entreprenoj konfidas sian internan komunikadon kaj kiu evidentiĝis kompare kvalita kaj stabila.



Ĝi permesas konstrui retejon kiel kongresejon kun ĉefa enirejo kaj vestiblo kun pordoj al salonoj, en kiuj okazas la programeroj kaj inter kiuj eblas libere elekti. Komence de Februaro la preparkomitato kun fakuloj kaj nefakuloj sukcese elprovis la praktikan funkcion de tiu modelo.
Ne transporteblaj en la reton tamen estos la programeroj ekster la kongresejo - kiel promenado aŭ vizito de ĉeestataj kongresoj.

Netz und die Netzkonferenz-Programme bieten die Chance, von irgendwo aus der Welt vor den Hörern zu reden. Das Publikum kann dem Vortrag vor Ort im Kongresszentrum folgen oder zu Hause vor dem Computerbildschirm. Umgekehrt können vor Ort vorgestellte Beiträge informativer, bildender oder unterhaltender Art an beliebigen Orten in der Welt zu sehen sein. Diskussionen und Auseinandersetzungen sind zwischen anwesenden wie abwesenden Teilnehmern möglich – Bedingung dafür: ein funktionierendes Internet, eine Kamera, ein Mikrofon, Kopfhörer. Die Plattform wird Zoom sein, das Netzkonferenz-System, dem in der Zeit der Pandemie viele Verbände und Unternehmen ihre interne Kommunikation anvertrauen und das sich als vergleichsweise gut und stabil erwiesen hat.
Es erlaubt, einen Internet-Raum wie ein Kongresszentrum zu erstellen, mit einem Haupteingang und einem Foyer mit Türen zu den Räumen, in denen die Programmbeiträge ablaufen und zwischen denen man frei wählen kann. Anfang Februar hat das Vorbereitungskomitee mit Experten und Laien erfolgreich die praktische Funktion dieses Modells erprobt.
Nicht in das Netz zu übernehmen sind jedoch die Programmteile außerhalb des Kongresszentrums – wie Spaziergänge, Besuche und Exkursionen. Da außerhalb des Kongresszentrums der Netzzugang nicht verlässlich genug für eine kontinuierliche Übetragung ist, werden wir uns um eine Filmaufzeichnung und einen Abruf nach der Veranstaltung bemühen.
Ein revidiertes vorläufiges Programm und ein neues, geändertes Beitrittsformular findet sich auf der Internetseite des Kongresses. Dort ist auch eine Anmeldung über ein Onlineformular möglich.
Exkursionen und Besuche sind nicht vorbestellbar. Die Teilnahme wird vor Ort geregelt.
Uns ist bewusst, dass die Entscheidung zur Anmeldung von sehr unterschiedlichen Faktoren abgängig ist, die aus heutiger Sicht nicht leicht einzuschätzen sind. Wir haben deshalb bewusst auf Anmeldeperioden verzichtet und

noj, vizitoj kaj ekskursoj. Ĉar ekster la kongresejo la retaliro ne estas fidinda sufiĉe por kontinua transsendo, ni klopodos pri filmregistro kaj videbligo post la aranĝo.
La reviziita provizora programo kaj nova, ŝanĝita aliĝilo troviĝas sur la kongresa retpaĝo. Tie eblas ankaŭ aliĝo per retformularo.
Ekskursoj kaj vizitoj ne estas antaŭmendeblaj. La partopreno estos regulata surloke.
Ni konscias ke aliĝdecido dependas de faktoroj diversaj kaj ne facile takseblaj el hodaŭa perspektivo. Pro tio ni konscie rezignis pri aliĝperiodoj kaj promesas kotizrepagon, se la pandemio lastmomente fiaskigas la vojaĝplanon.
Ni volas atentigi pri tio, ke ĉiu aliĝinto de ni ricevos instrukciojn, aliran adreson kaj ŝlosilon por ebla reta partopreno. Tio okazos mallongan tempon antaŭ la aranĝo.
Ĝisdatigitaj informoj haveblas sur la kongresa retpaĝo:
www.esperanto.de/eo/ifk

sagen eine Gebührenrückzahlung zu, wenn die Pandemie im letzten Augenblick die Reiseplanung scheitern lässt.
Wir wollen darauf hinweisen, dass jeder Angemeldete von uns Anweisungen, eine Zugangsadresse und einen Zugangsschlüssel für eine mögliche Teilnahme im Netz bekommen wird. Das wird kurze Zeit vor der Veranstaltung geschehen.
Aktualisierte Informationen sind auf der Kongressseite zu bekommen:
www.esperanto.de/de/ifk



Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Vojaĝo al la lando de sopiro – sed la vojo estas la celo



Unua limtransira pasaĝertrajno atendas en Lübeck la ekveturon.
Ein erster grenzüberschreitender Reisezug wartet in Lübeck auf die Abfahrt.
(Foto: Deutsche Bahn Stiftung)

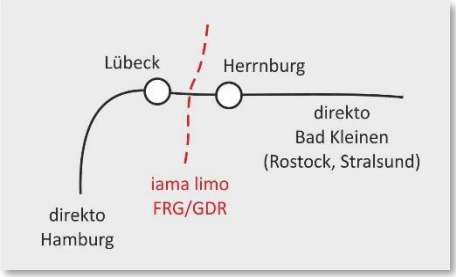
En la jaroj 1960 kaj 1961 kun fervojista kolego kaj amiko mi libertempis en Finnlando. Ni vojaĝis per ĉiaspecaj publikaj trafikrimedoj kaj ĉiufoje laŭ alia vojo tien kaj reen. Sekvis la jaro

Reise zum Land der Sehnsucht – aber der Weg ist das Ziel

In den Jahren 1960 und 1961 war ich zusammen mit einem Eisenbahnerkollegen und Freund auf Urlaub in Finnland. Gereist sind wir mit öffentlichen Verkehsmittel aller Art und immer auf unterschiedlichen Wegen hin und zurück. Das Jahr 1962 stand an und es war ein anderer Freund und Kollege, der mitfahren wollte. Ich hatte mir nun vorgenommen, die DDR als Transitland zu nutzen. Das war eigentlich nicht üblich und weitgehend unbekannt. Aber Dänemark wollte wir diesmal nicht berühren.
So fuhren wir also am 20. August nach Hamburg und bestiegen dort den Zug nach Sassnitz-Hafen, durch Rostock und Stralsund. Er fuhr um 8.30 Uhr. Selbstverständlich hatten wir Fahrkarten für die ganze geplante Tour – besondere für die DDR. Aber wir hatten keine

1962 kaj estis alia amiko kaj kolego, kiu volis kunveturi. Mi intencis nun uzi GDR kiel trairan landon. Tio ne estis kutima kaj ne vaste konata. Sed Danujon ni ĉifoje ne volis tuŝi.

Do ni veturis la 20-an de Aŭgusto unue al Hamburgo kaj tie eniris trajnon al Sassnitz Haveno, tra Rostock kaj Stralsund. Ĝi ekveturis je la 8.30 h. Kompreneble ni havis biletojn por la tuta planita itinero – specialajn por GDR. Sed ni ne havis vizojn. En la antaŭrimarkoj de la DB-horarlibro mi estis leginta, ke oni ricevas vizojn por trairi GDR kontraŭ pago de 5,- GM ĉe la limo. En la trajno de Hamburgo ni parolis kun kelkaj aliaj vojaĝantoj, kiuj pridubis la ekziston de tia regulo kaj avertis nin, sen permeso kaj sen vizoj pli bone eltrajniĝi en Lübeck por ke ni ne estu arestataj. Mia kolego jam dubis, sed mi povis konvinki lin ne kapitulacii. Do ni restis sidantaj.



La trajno pasis la limon en Herrnburg. La kontrolistoj de GDR venis, ni pagis 5,- GM kaj ricevis niajn vizojn. La trajno daŭrigis sian vojon tra Bad Kleinen, Rostock kaj Stralsund al Sassnitz. Survoje pli kaj pli da pasaĝeroj forlasis la trajnon kaj post Sassnitz ni du estis la solaj restintaj. Sekvis la lasta parto al la pramhaveno. Tie ni eliris kaj atendis la svedan pramon. Post elirkontrolo sub la atentemaj okuloj de la limpolicistoj ni eniris la pramon al Trelleborg (Svedujo). La landon de mia sopiro ni atingis tra Stokholmo kaj per pramo al Turku. Ni ĝuis la tempon tie kaj revenis hejmen kiel decidite per alia vojo.

Alie ol nun mi siatempe ne havis tiom da intereso pri landlimoj. Tial mi ne fotis la pikdratan barilon ĉe Herrnburg. La unua foto estiĝis sur la pramo. Hodiaŭ mi bedaŭras la mankon de Visa. In den Vorbemerkungen des DB-Kursbuchs hatte ich gelesen, man bekomme Visa für die Durchreise durch die DDR für 5,- DM an der Grenze. Im Zug von Hamburg sprachen wir mit einigen anderen Reisenden, die die Existenz einer solchen Regelung anzweifelten und uns warnten, ohne Erlaubnis und Visa sollten wir besser in Lübeck aus dem Zug steigen, um nicht verhaftet zu werden. Mein Kollege schwankte schon, aber ich konnte ihn überzeugen, nicht zu kapitulieren. Wir blieben also sitzen.

Der Zug passierte die Grenze bei Herrnburg. Die Grenzkontrolleure der DDR kamen, wir zahlten und bekamen unsere Visa. Der Zug setzte seinen Weg fort durch Bad Kleinen, Rostock und Stralsund nach Sassnitz. Unterwegs verließen immer mehr Reisende den Zug und nach Sassnitz waren wir die einzigen verbliebenen. Es folgte der letzte Teil zum Fährhafen. Dort stiegen wir aus und warteten auf die schwedische Fähre. Nach der Ausreisekontrolle unter den wachsamen Augen der Grenzpolizisten bestiegen wir die Fähre nach Trelleborg (Schweden). Das Land meiner Sehnsucht erreichten wir durch Stockholm und mit der Fähre nach Turku. Wir genossen die Zeit dort und kamen nach Hause zurück, wie beschlossen auf einem anderen Weg.

Anders als heute hatte ich damals nicht so viel Interesse an Landesgrenzen. Deswegen hatte ich kein Foto von der Stacheldrahtsperre bei Herrnburg gemacht. Das erste Foto entstand auf der Fähre. Heute bedaure ich das Fehlen eines solchen Dokuments, weil die Strecke mit dem Grenzübergang Lübeck – Herrnburg eigentlich unsere Aufmerksamkeit verdient.

Man eröffnete sie im Jahr 1870 als zweigleisige Strecke. 1938 fuhren dort 12 Reisezüge, Anfang 1945 waren es zumindest nach Fahrplan noch 9 bzw. 10. Nach Kriegsende kam der Verkehr zum Erliegen. Auf beiden Seiten in der britischen wie in der sowjetischen Zone näherte sich der Verkehr wieder an – mit der DB bis Lübeck, mit der DR bis Herrnburg. Später überquerten Züge auch die Grenze, wo die Strecke nach dem 3. Juni 1949 nur noch ein-

tia dokumento, ĉar la linio kun la limpasejo Lübeck – Herrnburg fakte meritas nian atenton.

Oni malfermis ĝin kiel dutrakan linion en la jaro 1870. 1938 tie veturis 12 pasaĝertrajnoj, komence de 1945 almenaŭ laŭ horaro ankoraŭ estis 9 resp. 10. Post militofino la trafiko haltis. Ambaŭflanke, en la brita same kiel en la soveta zono reproksimiĝis la trafiko – per DB ĝis Lübeck, per DR ĝis Herrnburg. Poste trajnoj ankaŭ transveturis la limon, kie post la 3-a de Junio 1949 la linio estis uzebla nur ankoraŭ unutrake. Ankaŭ dum la blokado de Berlin 1948/49 la trafiko ne tute stagnis. La 15-an de Majo 1952 GDR tamen fermis la limpasejon, la 19-an de Majo malkonstruigis trakparton kaj tiel entute malebligis transveturon. Estis la tempo de membriĝo de FRG en la okcidenta alianco kaj la rilatoj al la orienta bloko frostiĝis. Ĝis la dua mondmilito la linio havis grandan signifon por la internacia trafiko al Danujo, Svedujo kaj Norvegujo. Tion atestas la itinero tra Rostock (Warnemünde) per pramo al Gedser (Danujo) kaj plue al Kopenhago kaj aliaj tra Stralsund kaj Sassnitz per pramo al Trelleborg (Svedujo) kaj plue al Stokholmo resp. tra Malmö al Oslo (Norvegujo).

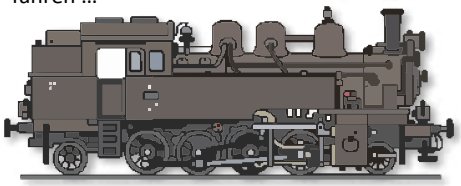
Remalfermo de la linio ne nur estis dezirata de DB sed ankaŭ de la Svedaj Ŝtataj Fervojoj – speciale ĉar ekde 1953 la pramkonekto Sassnitz-Trelleborg ree estis disponebla. DB ripetis sian proponon kadre de diversaj horarkonferencoj kun DR. Sed daŭris ĝis la 29-a de Januaro 1960 ĝis kiam eblis observi de la okcidento traklaboristojn de DR riparantajn la trakojn. Mi memoras tiaman sendaĵon en la televido kiu konfirmis tiun informon. En Februaro 1961 DB kaj DR regulis la detalojn pri la revivigo de la limtranspaŝa trafiko. La 18-an de Februaro 1962 veninte de oriento unuafoje lokomotivo denove pasis la limon. La unua pasaĝertrajno veturis la 20-an de Marto. GDR celis partopreni en la trafika negoco kun la skandinaviaj landoj – ankaŭ en konkurenco kun la „birdfluga linio“ kies malfermo intertempe proksimiĝis (en Majo 1963) kaj faciligis la trafikokonektojn al la nordaj ŝtatoj. Poste la linio ne plu spertis gleisig nutzbar war. Auch während der Blockade de Berlins 1948/49 ruhte der Verkehr nicht völlig. Am 15. Mai 1952 schloss die DDR jedoch den Grenzübergang, ließ am 19. Mai ein Gleisjoch ausbauen und unterband damit völlig die Überfahrt. Es war die Zeit der Aufnahme der BRD in die westliche Allianz und die Beziehungen zum Ostblock froren ein. Bis zum zweiten Weltkrieg hatte die Strecke eine große Bedeutung für den internationalen Verkehr nach Dänemark, Schweden und Norwegen. Das bezeugen die Linien durch Rostock (Warnemünde) mit der Fähre nach Gedser (Dänemark) und weiter nach Kopenhagen und andere durch Stralsund und Sassnitz mit der Fähre nach Trelleborg (Svedujo) und weiter nach Stockholm bzw. durch Malmö nach Oslo (Norwegen).

Eine Wiedereröffnung der Strecke war nicht nur von der DB gewünscht, sondern auch von den Schwedischen Staatsbahnen. Die DB wiederholte ihren Vorschlag im Rahmen verschiedener Fahrplankonferenzen mit der DR. Aber es dauerte bis zum 28. Januar 1960, bis man von Westen aus Gleisarbeiter bei der Instandsetzung der Gleise beobachten konnte. Ich erinnere mich an eine damalige Fernsehsendung, die diese Information bestätigte. Im Februar 1961 regelten DB und DR die Einzelheiten zur Wiederbelebung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Am 18. Februar 1962 passierte von Osten kommend eine Lokomotive zum ersten Mal wieder die Grenze. Der erste Reisezug fuhr am 20. März. Die DDR wollte am Verkehrsgeschäft mit den skandinawischen Ländern teilhaben – auch in Konkurrenz zur „Vogelfluglinie“, deren Eröffnung (im Mai 1963) inzwischen näherkam – und erleichterte die Verkehrsverbindungen in die nordischen Staaten. Später erlebte die Strecke keine Sperrung mehr. Im Jahr 2008, dem Jahr mit dem letzten gedruckten Kursbuch der DB, verkehrten dort 17 bzw. 18 Reisezüge (sämtlich Regionalexpresszüge) auf der Strecke, mit verschiedenen Zielen, aber nie wieder nach Sassnitz. Der Fahrweg der Fernzüge von Hamburg überquert die ehema-

interrompon. En la jaro 2008, la jaro kun la lasta presita horarlibro de DB trafikis tie 17 resp. 18 pasaĝertrajnoj (ĉiuj regionaj eksprestrajnoj) sur la linio, kun diversaj celoj, sed neniam plu al Sassnitz. La itinero de la longdistancaj trajnoj de Hamburgo nun pasas la iaman limon ĉe Büchen/Schwanheide – ankaŭ al insulo Rügen, sed ne plu al Sassnitz. Kvankam la pramo konektas la urbon kvin fojojn tage kun Trelleborg, mi post 1962 ne plu havis la plezuron tie veturi …

Walter Ullmann

lige Grenze bei Büchen/Schwanheide – auch zur Insel Rügen, aber nicht mehr nach Sassnitz. Obwohl die Fähre die Stadt noch fünfmal täglich mit Trelleborg verbindet, hatte ich nach 1962 nicht mehr das Vergnügen dort zu fahren …



(trad. Ullmann)



(Foto: TMB Tourismus Marketing Brandenburg GmbH)

Menditaj kaj ne prenitaj …

La du vagonoj havis la mision transporti vojaĝantojn la 9.288 km de Moskvo al Vladivostoko. Sed la historio alie decidis. Konstruitaj en la popolproprieta vagonkonstrua fabriko Halle-Ammendorf en la lasta jaro de Germana Demokratia Respubliko ili post la valuta ŝanĝo al la germana marko kaj la eksplodintaj prezoj ne estis plu vendeblaj. Fervojamika asocio zorgis por transporto al industria muzeo apud

Bestellt und nicht abgeholt …

Die zwei Waggons hatten die Mission, Reisende die 9.288 km von Moskau nach Wladiwostok zu bringen. Aber die Geschichte entschied anders. Im VEB Waggonbau Halle-Ammendorf im letzten Jahr der Deutschen Demokratischen Republik gebaut, waren sie nach der Währungsumstellung zur D-Mark und den explodierenden Preisen nicht mehr verkäuflich.

Leipzig. Kiam ankaŭ tie aŭdiĝis la verdikto „tro kosta“, mecenato kun prosperanta konstruentrepreno organizis por ili surstratan vojaĝon al Jüterbog. La ideon pri ŝanĝkonstruo kaj instalo de litvagona hotelo li sukcese realigis jam tie. Sed la aktualan (lastan) lokon ili trovis 2016 en la iama stacio Rehagen, kie ili nun staras apud la stacidomo – ankaŭ iama, nun restoracio en la tradicio de franca kuirarto. La mankon, ke en la iama stacio ne trafikas trajnoj, ekvilibras la fantazion incitanta tranokto en vagonkupeo (kiu marĝene ofertas esence pli grandan ol la originan komforton), la multflanke laŭdataj menuoj kaj la vasta, trankvila naturo admirebla plej bone de bicikla selo.

Ni ne volas fari propagandon. Sed kiu volas donaci ion eksterordinaran al si aŭ al iu alia:

Por atingi la litvagonan hotelon de Rehagen veturu per regiona ekspresstrajno ĝis Zossen kaj de tie per la aŭtobuso 771 ĝis la plej proksima haltejo Rehagen Chausseestraße.



Guido Brandenburg

Ein Verein von Eisenbahnfreunden sorgte für den Transport in ein Industriemuseum bei Leipzig. Als auch da das Urteil „zu teuer“ zu vernehmen war, organisierte ein Mäzen mit einem florierenden Bauunternehmen eine Straßenreise nach Jüterbog. Die Idee zum Umbau und zur Einrichtung eines Schlafwagen-Hotels verwirklichte er schon dort mit Erfolg. Aber den aktuellen (letzten) Standort fanden sie 2016 im ehemaligen Bahnhof Rehagen, wo sie jetzt neben dem Bahnhofsgebäude stehen – auch einem ehemaligen, jetzt einem Restaurant in der Tradition der französischen Küche. Den Makel, dass im ehemaligen Bahnhof keine Züge verkehren, gleicht die phantasieanregende Übernachtung im Waggonabteil aus (das nebenbei einen erheblich großeren Komfort als den ursprünglichen bietet), die von vielen Seiten gelobten Menüs und die weite, ruhige Natur, die man am besten vom Fahrradsattel aus bewundert.

Wir wollen keine Propaganda machen. Aber wer sich selbst oder jemand anderem etwas Außergewöhliches schenken will: Um das Schlafwagenhotel zu erreichen, fahrt mit dem Regionalexpress bis Zossen und von da mit dem Autobus 771 zur nächstgelegenen Haltestelle Rehagen Chausseestraße.

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 02/2021 estos la 15.05.2021		Redaktionschluss für FE 02/2021 ist der 15.05.2021	
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
Retpošto:	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