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 2021

Fine denove!

Endlich wieder!



Lago antaŭ impona kuliso - ferio por la okuloj
GEFA invitas al Schönau ĉe Königssee.
(Foto: Berchtesgadener Land Tourismus)
vd. paĝon 9

Ein See vor imposanter Kulisse – Ferien für die Augen
Die GEFA lädt ein nach Schönau am Königssee.
(Foto: Berchtesgadener Land Tourismus)
s. Seite 9

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Malstreĉo por Frankfurt-Mannheim	3	Entspannung für Frankfurt-Mannheim	3
Respubliko „Botelkolo“ - suplemento	6	Republik „Flaschenhals“ - ein Nachtrag	6
Fervojo kaj veterekstremoj	7	Eisenbahn und Wetterextreme	7
Fine denove!	9	Endlich wieder!	9
Nokte de Berlin al Stockholm	14	Nachts von Berlin nach Stockholm	14
Iam ĉe Karin	15	Irgendwann bei Karin	15
GEFA-anoncoj, redakcio	16	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	16



Karaj gelegantoj,

trapasi malhelajn valojn, migri en arbaro, rondrigardi de montopinto, observi libere vivantajn bestojn – romantikuloj kiel ni germanoj kutimas, ke la naturo al ni montras sian ĉarman flankon.

La okazaĵoj en Julio en kaj apud la montaraj regionoj, la torentoj kunŝirantaj ĉion kaj survoje ekstermantaj tutajn vilaĝojn memorigis, ke ĝi ankaŭ havas timigan flankon.

Homoj perdis vivon kaj sanon, aliaj hejmon kaj posedaĵon. Regionoj spertis katastrofon, kies sekvoj postulos jarojn de rekonstruo.

Post la spontanea reago de bedaŭro kaj helpemo devige venas la demando pri kaŭzoj kaj konsekvencoj. Ni devas koncedi, ke okazas io granda - ke ni, kiuj ĉiam preferis la simplajn kaj rapidajn solvojn, per tiu homa kaj tute komprenebla strategio manovris nin en straton sen eliro, ke necesas reiri kaj serĉi aliajn vojojn.

Necesas ĉesigi la homan influon al la klimato, doni al la naturo la tempon por reveni al ekvilibro kaj esperi, ke ni por tio ne jam tro malfruas.

Kaj necesas en novkonstruo kaj rekonstruo konsideri sekvojn por la naturo – ne nur kiel malagrabla administra formalaĵo, sed kiel nepra bezono.

Tio validas ankaŭ por nia ekologie sur la ĝusta flanko veturanta fervojo, kiu sole en la okcidento volas elspezi 1,3 miliardojn por ripari trakojn, kontaktlineojn, pontojn, regejojn, kajojn kaj traknivelajn pasejojn.

Kore salutas



Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

dunkle Täler durchqueren, im Wald wandern, den Blick vom Berggipfel schweifen lassen, frei lebende Tiere beobachten – Romantiker wie wir Deutschen sind gewohnt, dass die Natur uns ihre nette Seite zeigt.

Die Geschehnisse im Juli in und an den Bergregionen, die Sintfluten, die alles mitreißen und unterwegs ganze Dörfer auslöschen, haben daran erinnert, dass sie auch eine bedrohliche Seite hat.

Menschen haben Leben und Gesundheit verloren, andere Heim und Besitz. Regionen haben eine Katastrophe erlitten, deren Folgen Jahre des Wiederaufbaus erfordern werden.

Nach der spontanen Reaktion des Bedauerns und der Hilfsbereitschaft folgt zwangsläufig die Frage nach Gründen und Konsequenzen. Wir müssen eingestehen, dass etwas Großes geschieht - dass wir, die immer die einfachen und schnellen Lösungen bevorzugt haben, uns mit dieser menschlichen und durchaus verständlichen Strategie in eine Sackgasse manövriert haben, dass es notwendig ist, kehrt zu machen und andere Wege zu suchen.

Es ist notwendig, den Einfluss des Menschen auf das Klima zu stoppen, der Natur die Zeit für eine Rückkehr zum Gleichgewicht zu geben und zu hoffen, dass wir damit nicht schon zu spät sind.

Und es ist notwendig im Neubau und Wiederaufbau die Folgen für die Natur zu bedenken – nicht nur als unangenehme Verwaltungsformalität, sondern als unerlässlicher Bedarf.

Das gilt auch für die ökologisch auf der richtigen Seite fahrende Eisenbahn, die nur im Westen 1,3 Milliarden ausgeben will für die Reparatur von Gleisen, Oberleitungen, Brücken, Bahnsteigen, Stellwerken und Bahnübergängen.

Guido Brandenburg



Antaŭ la konstrua bruo en la arbaro de Lampertheim / Vor dem Baulärm im Lampertheimer Wald
(Foto: Andreas Diemel)

Malstreĉo por Frankfurt-Mannheim

La regionoj Rhein/Main (ĉirkaŭ Frankfurt Main) kaj Rhein/Neckar (ĉirkaŭ Mannheim kaj Heidelberg) estas du de la dekunu metropolaj regionoj en Germanujo. Momente ili estas konektitaj per tri trajnlinioj, nome la Main-Neckar-fervojo, la Mainz-Ludwigshafen-fervojo kaj la Ried-fervojo. Plej malfrue ekde la malfermo de la rapidlinio Köln-Frankfurt en la jaro 2002 montriĝis troŝarĝo de la ekzistantaj linioj inter Frankfurt, Mainz kaj Mannheim. Inter 650 trajnojn tage (en la jaro 2007) kaj 900 trajojn tage (2015) la ekzistantaj linioj devas majstri. La dutrakaj linioj kun miksita trafiko de urbaj, regionaj, rapid- kaj vartrajnoj ofte kaŭzas malfruojn. Krome necesas pli da liberaj spacoj por la evoluanta urbtrajna reto (S-Bahn Rhein-Neckar).

Entspannung für Frankfurt-Mannheim

Die Regionen Rhein/Main (um Frankfurt Main) und Rhein/Neckar (um Mannheim und Heidelberg) sind zwei der elf Metropolregionen in Deutschland. Momentan sind sie durch drei Bahnlinien verbunden, die Main-Neckar-Bahn, die Bahnlinie Mainz-Ludwigshafen und die Riedbahn. Spätestens nach der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt im Jahr 2002 zeichnete sich eine Überlastung der Strecken zwischen Frankfurt, Mainz und Mannheim ab. Zwischen 650 Zügen (im Jahre 2007) und 900 Zügen (2015) mussten die bestehenden Strecken bewältigen. Die zweigleisigen Strecken mit Mischverkehr aus S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterzügen sind verspätungsanfällig. Außerdem werden dringend Freiräume für die Weiterentwicklung

Jam ekde 1993 ekzistis diversaj variantoj, kies realigo ĝis 2007 estis intencita. De la flughaveno de Frankfurt laŭ la aŭtoŝoseo konduku la komence planita varianto. Fruaj planoj pri aldono de po du pliaj trakoj al du jam ekzistantaj, inter alie ĉe la Ried-fervojo evidentiĝis nerealigeblaj. La Ried-fervojo estas konstruita por 200 km/h kaj hodiaŭ portas grandan parton de la rapida trafiko.

Komence de la jarmilo (2004) novkonstruenda rapidlinio laŭlonge de la aŭtoŝosejoj A5, A67 kaj A6 ŝajnis esti oportuna, ankaŭ pro protekto de la naturo kompare kun aliaj variantoj tra la kamparo aŭ arbaro.



Ankaŭ laŭlonge de aŭtoŝoseo: la linio Nürnberg-Ingolstadt-München
Ebenfalls entlang einer Autobahn: Die Strecke Nürnberg-Ingolstadt-München
(Foto: Mediathek Deutsche Bahn)

Jam frue oni diskutis la neceson, konekti la urbon Darmstadt (160.000 enloĝantoj) kaj eĉ Mannheim (310.000) al la nova rapidlinio. Sen maŝo de la linio al la du urboj la rapidaj trajnoj inter Frankfurt-Stuttgart/Basel estus pli rapidaj.

Inter 2004 kaj 2016 estis malsukcese diskutataj diversaj variantoj. Okazis larĝa politika debato pri la projekto. Krome mankantaj financaj rimedoj (tiatempe estis 1,9 miliardoj antaŭviditaj) bremsis la evoluon.

Por lanĉi la projekton en la liston de federaciaj financendaj trafikoprojektoj ĝis 2030 (Bundesverkehrswegeplan 2030) oni denove ekplanis en la jaro 2015.

des Stadtbahnnetzes (S-Bahn Rhein-Neckar) benötigt.

Schon seit 1993 gab es verschiedene Varianten, für die eine Verwirklichung bis 2007 vorgesehen war. Vom Flughafen Frankfurt sollte die anfängliche geplante Variante entlang der Autobahn führen.

Frühe Pläne zur Ergänzung bereits vorhandener zwei durch zwei weitere Gleise stellten sich unter anderem bei der Riedbahn als nicht umsetzbar heraus. Die Riedbahn ist heute für 200 km/h ausgebaut und trägt einen großen Teil des Fernverkehrs.

Anfang des Jahrtausends (2004) schien eine Streckenführung entlang der Autobahnen A5, A67 und A6 am besten geeignet, auch wegen des schonenden Umgangs mit der Natur im Vergleich zu Varianten, die querfeldein führen. Schon früh diskutierte man die Notwendigkeit, die Stadt Darmstadt (160.000 Einwohner) und sogar Mannheim (310.000 Einwohner) an die neue Schnellfahrstrecke anzuschließen. Ohne eine Anbindung der beiden Städte wäre der Verkehr zwischen Frankfurt und Stuttgart/ Basel schneller.

Zwischen 2004 und 2016 wurden mehrere Varianten erfolglos diskutiert. Es fand eine breite politische Debatte um das Projekt statt. Zudem bremsten fehlende öffentliche Mittel (seinerzeit wurde von 1,9 Milliarden Euro ausgegangen) die Weiterentwicklung.

Um eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 zu erreichen, begann ab 2015 erneut die Planung. Viele lokale Gruppen machten ihrem Unmut Luft. Häufig waren es Umweltverbände, die den Eingriff in die Natur monierten (trotz der bereits flächenschonenden Trassenführung an der Autobahn) oder es waren Anwohner, die Lärmbelästigungen befürchten.

Nach dem Wiedereinstieg in die konkretere Planung wurden ab 2017 drei Varianten auf den Tisch gebracht:

a) eine Neubaustrecke als reine Güterverkehrsstrecke (zur Entlastung der vorhandenen drei),



Apud Lorsch la lilio celante al Mannheim forlasas la aŭtoŝoseon A67.
Bei Lorsch verlässt die Strecke die Autobahn A67 mit dem Ziel Mannheim.
(bildo/Bild: Deutsche Bahn)

Multaj lokaj grupoj esprimis sian antipation kontraŭ la projekto. Ofte mediprotektaj asocioj kritikis la influon al la naturo (spite la areoŝparan situon laŭlonge de la aŭtoŝoseoj) aŭ estis proksimaj loĝantoj kiuj anticipis bruĝenojn.

Post komenco de la pli konkreta planado estis surtabligitaj tri opcioj en la jaro 2017:

a) nova linio sole por vartrajnoj (por liberigi spacon sur la aliaj tri),

b) novkonstruenda linio por miksita trafiko dum la tago kun trajndevanca stacio,

c) kvartraka novkonstruenda linio.

La Germana Fervojo preferis dutrakan linion por rapidaj trajnoj tage kaj vartrajnoj nokte. Tiu varianto finfine estas realigota.

En Novembro 2020 oni finfine prezentis la traceon de la nova linio: Ekde la flughaveno Frankfurt la linio kondukos suden laŭlonge de la aŭtoŝoseo A5 kaj ekde la aŭtoŝosea kruciĝo Darmstadt laŭlonge de la aŭtoŝoseo A 67. En la urbo Lorsch la linio en tunelo krucos la aŭtoŝoseon kaj disforkiĝos en malferma tranĉeo kaj tunelo sub la arbaro de Lampertheim por atingi la Ried-fervojon apud Blumenau/Schönau.

La ĉefa stacio de Darmstadt norde kaj sude estos konektita al la nova linio. La Germana Fervojo devoligis sin, konekti Darmstadt per

b) eine Neubaustrecke für Mischverkehr am Tag mit einem Überholbahnhof,

c) eine viergleisige Neubaustrecke.

Die Deutsche Bahn favorisierte eine zweigleisige Strecke, die schnelle Züge am Tag und für Güterzüge in der Nacht. Diese Variante soll letztendlich realisiert werden.

Im November 2020 wurde die Trasse der Neubaustrecke präsentiert: Vom Flughafen Frankfurt soll diese nach Süden entlang der Autobahn A5 und ab dem Autobahnkreuz Darmstadt entlang der A67 führen. In Lorsch wird die Strecke im Tunnel die Autobahn unterqueren und in Einschnitt und Tunnel durch den Lampertheimer Wald abzweigen, um in Höhe Blumenau/Schönau die Riedbahn zu erreichen.

Der Hauptbahnhof Darmstadt wird nördlich und südlich an die Neubaustrecke angebunden. Die Deutsche Bahn hat sich verpflichtet, Darmstadt mit mindestens einem Fernzugpaar stündlich anzubinden. Zwischenzeitlich wurde statt der Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs sogar ein neuer Fernbahnhof direkt an der Strecke diskutiert.

In Lampertheim wird die Führung der Strecke durch den Lampertheimer Wald scharf diskutiert. Die Gegner greifen die Zerschneidung des Lampertheimer Waldes an und fordern

minimume unu rapidtrajna paro hore. Anstataŭ konekti la ĉefan stacion de Darmstadt oni dumtempe diskutis eĉ aldonan stacion por Darmstadt tuj apud la linio.
En Lampertheim oni arde disputas pri la trapaso de la arbaro de Lampertheim. La kontraŭantoj atakas tratranĉon de la naturrezervejo ene de la arbaro kaj postulas tunelon tra la tuta arbaro kaj ne nur la 10 km tra la naturrezervejo. Ĉu tunelo sub la tutaj 14 kilometroj vere estus progreso estas pridubinde: La tunelo estos konstruita en malferma konstrumaniero, do ĉiukaze la tuta tereno estos malfermita kaj post konstruo de la tunelo denove kovrota.
Por la tuta projekto de la linio ekde Frankfurt ĝis Mannheim estas antaŭviditaj kostoj de 1,77 miliardoj da eŭroj. La linio permesos rapidon de ĝis 300 kilometroj hore. Longdistancaj trajnoj inter Frankfurto kaj Mannheim bezonos nur ankoraŭ 29 anstataŭ 38 minutojn.

einen Tunnel nicht nur die 10 Km unterhalb des Naturschutzgebietes, sondern durch den gesamten Wald. Ob ein Tunnel über die gesamten 14 Km die Situation wirklich verbessern würde, ist zu bezweifeln: Der Tunnel wird in offener Bauweise erstellt, sodass der Waldboden ohnehin geöffnet werden und nach dem Bau des Tunnels wieder verschlossen werden wird.
Für das gesamte Projekt der Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim sind Kosten von 1,77 Milliarden Euro vorgesehen. Die Strecke wird eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ermöglichen. Die Fahrzeit der Fernzüge zwischen Frankfurt und Mannheim wird von 38 auf 29 Minuten sinken.



(© DB-Mediathek)

Andreas Diemel **(trad. Diemel)**

„Respubliko Botelkolo“ - suplemento

En la laste eldonita FE 2/2021 mankis spaco por grava detalo el la artikolo de Walter Ullmann:
Laŭlonge de la Rejno kondukas dekstre de la rivero la linio de Wiesbaden al Niederlahnstein (Kolonjo), horarlinio 466. Dum la ekzisto de la „Respubliko Botelkolo“ la trajnoj ne haltis en la tri stacioj. Malpermesis tion la aliancanoj. Sed la relvojan surkonstruaĵon kaj la signalilojn prizorgis personaro de la germana ŝtata fervojo, kio permesis al ruzaj fervojistoj tamen helpi vivtenon de la enloĝantoj.
Germanio sendis reparaciajn varojn al la venkintoj, inter alie karbon al Italio. Dumnokte informita grupo okaze kidnapis karbotrajnon kaj ebligis ŝteli karbon al la loĝantoj.

Walter Ullmann

„Republik Flaschenhals“ – ein Nachtrag

In der letzten Ausgabe FE 2/2021 fehlte Platz für ein wichtiges Detail aus dem Artikel von Walter Ullmann:
Entlang des Rheins verläuft rechts des Flusses die Strecke von Wiesbaden nach Niederlahnstein (Köln), Kursbuchstrecke 466. Während der Dauer der „Republik Flaschenhals“ hielten die Züge nicht an den drei Stationen. Das hatten die Alliierten untersagt. Aber für den Oberbau und die Signale war das Personal der Reichsbahn zuständig, was schlauen Eisenbahnern erlaubte, trotzdem beim Lebensunterhalt der Einwohner zu helfen. Deutschland sandte Reparationsware an die Sieger, unter anderem Kohle nach Italien. Eine eingeweihte Gruppe entführte bei Gelegenheit nachts einen Kohlezug und ermöglichte den Einwohnern, Kohle zu stehlen.

(trad. Ullmann)



Stacio Bad Neuenahr - Ahrweiler post la inundo / Bf Bad Neuenahr – Ahrweiler nach der Flut
(Foto: Mediathek Deutsche Bahn)

Fervojo kaj veterekstremoj

La esploroj pri la veterevoluo dum la sekvontaj jardekoj prognozas pliajn varmegperiodoj somerajn kaj malpliajn frostperiodojn vintrajn. Dum de 1991 ĝis 2020 mezume ni spertis 8,1 varmego-tagojn pojare, de 2031 ĝis 2060 estos 16,9. La povintraj glacitagoj reduktiĝos de 16,9 al 8,0. Kelkaj regionoj estos pli, aliaj malpli koncernataj.

Kreskanta mezuma temperaturo por la fervoja infrastrukturo ne devige estas problemo. Bezonata tamen estas adapto de la konstruaj reguloj.

Hodiaŭ la neŭtra temperaturo, sub kiu reloj estas senstreĉe muntitaj, estas 20-26 °C. Ĝi toleras temperaturdevion de ± 40 °C. Por levi la tolereblan maksimumon necesas preskribi pli altan neŭtran temperaturon. En Saud-Arabio ekzemple ĝi estas 42 °C.

Inundaj pluvoj – alia konsekvenco de pli varma klimato – ne estas entute anticipeblaj. Ebla

Eisenbahn und Wetterextreme

Die Untersuchungen zur Wetterentwicklung in den kommenden Jahrzehnten sagen mehr sommerliche Hitzeperioden und weniger Frostperioden im Winter voraus. Wo wir von 1991 bis 2020 8,1 Hitzetage im Jahr erlebt haben, werden es von 2031 bis 2060 16,9 sein. Die Eistage je Winter werden sich von 16,9 auf 8,0 vermindern. Einige Regionen werden mehr, andere weniger betroffen sein.

Eine steigende mittlere Temperatur ist für die Eisenbahn-Infrastruktur nicht zwingend ein Problem. Nötig ist aber eine Anpassung der Bauvorschriften.

Heute liegt die Neutraltemperatur, bei der Schienen spannungsfrei montiert werden, bei 20-26 °C. Sie erlaubt eine Temperaturabweichung von ± 40 °C. Um das erlaubte Maximum anzuheben, reicht es, eine höhere Neutraltemperatur vorzuschreiben. In Saudi-Arabien beispielsweise ist sie 42 °C.

estas analizo de la topografio flanke de la traceoj kaj konstruo de akvoretenaj kaj -kolektaj sistemoj. Nur rigardante la ĵus menciitan longan tempokadron tiaj laboroj kun trapaso de ĉiuj plan,- kontrol- kaj validigaj instancoj estas konsiderindaj. Sed mankas alternativoj.

Kalkuli pri uraganoj kaj fortaj ŝtormoj signifas preventajn laboron kiel regulan kontrolon de alto kaj stabileco de la traceproksimaj arboj, kiuj minacas per renversiĝo bloki la trakojn kaj detrui kontaktlineon kaj superterajn kablojn. Sur trakoj de la Germana Fervojo tion faras inter alie laserskansistemojn en specifaj labortrajnoj. Utilaj ankaŭ estas satelitaj bildoj, kiuj ne nur liveras informojn pri la pozicio, sed ankaŭ pri alto kaj sanstato de unuopaj arboj.



Satelita perspektivo helpas pritaksi danĝerecon de traceproksimaj arboj.
Die Satelliten-Perspektive hilft, die Gefahr durch trassennahe Bäume einzuschätzen.
(bildo/Bild: Mediathek Deutsche Bahn)

Deflankan venton danĝeran por veturantaj trajnoj en krizaj lokoj kontinue mezuras anemometriaj instalaĵoj kaj sendas avertajn signalojn al la koncernaj regcentraloj.



(Fonto / Quelle: Der Spiegel 12.07.2021)

Guido Brandenburg



Blankaj reloj reflektas varmon.
Weiße Schienen reflektieren Wärme.
(Foto: Mediathek Deutsche Bahn)

Starkregenfälle – eine andere Konsequenz des wärmeren Klimas - sind nicht insgesamt voraussetzbar. Möglich ist eine Analyse der Topografie an den Trassen und der Bau von Regenrückhalte und -sammelsystemem. Nur mit Blick auf den gerade erwähnten langen Zeitrahmen sind solche Arbeiten in Erwägung zu ziehen. Aber es fehlen Alternativen.

Mit Orkanen und starken Stürmen zu rechnen bedeutet Präventionsarbeit wie regelmäßige Kontrolle von Höhe und Stabilität der trassennahen Bäume, die beim Umstürzen Gleise versperren und Oberleitungen und oberirdische Kabel zerstören würden. Bei der Deutschen Bahn machen das Laser-Scanner-Systeme in besonderen Arbeitszügen. Nützlich sind auch Satellitenbilder, die nicht nur Informationen über die Position, sondern auch über Höhe und Gesundheitszustand einzelner Bäume liefern können. Anemometrische Anlagen messen an kritischen Stellen für fahrende Züge gefährlichen Seitenwind und senden Warnsignale an die zuständigen Betriebszentralen.

(trad. Brandenburg)



La renkontiĝa hotelo Hubertus – das Veranstaltungshotel Hubertus
(Foto: Stiftungsfamilie BSW&EWH)

Fine denove!
Invito al GEFA-jarkunveno

Loko kaj tempo:
Post longa tempo de rezignado jen fine denove renkontiĝo en esperantista rondo:
GEFA organizas jarkunvenon kaj invitas **de la 4-a ĝis la 7-a de Novembro 2021** al Schönau en tre sudorienta Germanio.
La domo Haus Hubertus estas reprezenta BSW-hotelo en la konata turisma regiono Berchtesgadener Land. Ĉiu konas la bildojn de la Königssee-lago kun la pilgrima kapelo Sankta Bartolomeo kaj la impona orienta krutaĵo de la Watzmann-montogrupo en la fono. La regiono ofertas vojojn kaj celojn por ĉies gusto kaj kapablo. Telferoj al montopintoj, surakva ekskursoŝipo, traravinaj migropadoj: Ni certe ne sukcesos viziti ĉiujn vidindaĵojn de la regiono, kvankam por ke la por nordgermanoj longa alvojaĝo estu kompensata, la renkontiĝo daŭros unu plian tagon.

Endlich wieder!
Einladung zum GEFA-Jahrestreffen

Ort und Zeit:
Nach langer Zeit des Verzichtens endlich wieder ein Treffen in einer Runde von Esperantisten:
Die GEFA organisiert ein Jahrestreffen und lädt **vom 4. bis zum 7. November 2021** ein nach Schönau im sehr südwestlichen Deutschland.
Das Haus Hubertus ist ein repräsentatives BSW-Hotel in der bekannten Tourismus-Region Berchtesgadener Land. Jeder kennt die Bilder vom Königssee mit der Pilger-Kapelle St. Bartholomä und der imposanten Ostwand des Watzmann-Massivs im Hintergrund. Die Region bietet Wege und Ziele für jedermanns Geschmack und Fähigkeit. Seilbahnen zu Berggipfeln, ein Aussflugsschiff auf dem Wasser, Wanderpfade durch die Bergklamm: Wir werden sicher nicht alle Sehenswürdigkeiten der Gegend besuchen können, auch wenn das

Al Schönau ne plu kondukas fervoja linio. Nostalgiuloj revas pri revivigo de la Königsseelinio, kiu ligis Schönau al la najbara Berchtesgaden. Sed la traceo depost 1971 estas maldestinigita kaj intertempe parte surkonstruita.

En la malaperinta stacio Schönau-Unterstein 1945 finiĝis la vojaĝo de la kunŝtelita pentraĵkolekto de Hermann Göring. La konfiskitajn verkojn la usona armeo stokis en Haus Hubertus (ĉu nia hotelo?), laŭdire ne kompletajn ĉar kelkaj malaperis el la vagonoj …

Mitoj pri oro en profundo de la lago, pri alpa fortikaĵo, pri naziaj revoj projekciitaj en la ĉirkaŭan montaron ankoraŭ hodiaŭ kaŭzas malagrablan tremon. Sed la ombroj de la pasinteco tamen ne povas kaŝi la belecon de la pejzaĝo.

Lasta komento pri la menciita fervojo: Konserviĝis la finstacio Königssee – hodiaŭ restoracio kaj ekspoziciejo honore al Romy Schneider.



La iama finstacio Königssee hodiaŭ estas restoracio kun Romy-Schneider-muzeo.
Der ehemalige Endbahnhof Königssee ist heute ein Restaurant mit Romy-Schneider-Museum.
(Foto: Beglwiki, WikiMedia)

La hotelo ofertas grandan komforton, disponas pri naĝejo kaj saŭno, diversaj eksterdomaj sportaj amuziloj, inkluzive – taŭga eble por kelkaj inter ni - interarban ŝnurpromenejon.

Kostoj:

Por ni rezervitaj estas litoj en dulitaj kaj unulitaj ĉambroj, kiuj por la tri tranoktoj kostas 135,- € resp. 165,- € inkluzive maten- kaj vespermanĝon (por gastoj neregistritaj kiel BSW-subtenantoj la prezoj estas 30% pli altaj). Treffen einen Tag länger dauert, um die für Norddeutsche lange Anreise auszugleichen.



Okaze surstrate oni renkontas bovinojn.
Gelegentlich trifft man Kühe auf der Straße.
(Foto: Evelyscher, WikiMedia)

Nach Schönau führt keine Eisenbahn mehr. Nostalgiker schwärmen von einer Wiederbelebung der Königssee-Bahn, die Schönau mit dem benachbarten Berchtesgaden verband. Aber die Trasse ist seit 1971 entwidmet und inzwischen teilweise überbaut. In dem verschwundenen Bahnhof Schönau-Unterstein endete 1945 die Reise der zusammengestohlenen Gemäldesammlung Hermann Görings. Die konfiszierten Werke lagerte die US-Armee im Haus Hubertus (unserem Hotel?), dem Vernehmen nach nicht vollständig, weil einige aus den Waggons verschwunden seien …

Mythen von Gold in der Tiefe des Sees, von der Alpenfestung, von Naziträumen, übertragen auf das umliegende Gebirge, verursachen noch heute einen unangenehmen Schauer. Aber die Schatten der Vergangenheit können nicht die Schönheit der Landschaft verbergen. Eine letzte Anmerkung zu der erwähnten Eisenbahn: Die Endstation Königssee ist erhalten – heute ein Restaurant und Ausstellung zu Ehren von Romy Schneider.

Das Hotel bietet einen hohen Komfort, verfügt über Schwimmbad und Sauna, verschiedene Sportgeräte außerhalb des Hauses, einschließlich – geeignet vielleicht für einige unter uns – eines Hochseilgartens.

Aldoniĝas turisma kotizo de 2,- € potage, kiu rajtigas al libera vojaĝo en „preskaŭ“ (citaĵo) ĉiuj veturiloj de la regiona trafiko en la distrikto.
Kontribuo al la programkostoj estos 20,- €.

Eksterlandaj gastoj:
Vi estas speciale bonvenaj kaj profitas de la sama tarifo kiel BSW-subtenantoj. Kaj de vi ni ne petos kontribuon al la programkostoj.

Alvojaĝo:
Trajnvojaĝantoj de la nordo, okcidento kaj nordoriento unue celu al Munkeno kaj plue al Freilassing. La linio inter Freilassing kaj Berchtesgaden pro diversaj kaŭzoj komplete aŭ parte estos barita (inundo-damaĝoj kaj modernigaj konstrulaboroj). La trafikon anstataŭe transprenas aŭtobusoj. Berchtesgaden kaj Schönau interligas aŭtobus-ringlinio 843.
Gastoj el la sudo kaj sudoriento eltrajniĝu en Salzburg. Inter Salzburg kaj Berchtesgaden trafikas la aŭtobuslinio 840. Plue al Schönau ankaŭ ili prenu la aŭtobuson 843.



La hotela naĝejo / das Hotelschwimmbad
(Foto: Stiftungsfamilie BSW&EWH)

Aliĝo:
Por aliĝo ĝiru antaŭpagon de la tranoktokostoj kaj sendu la aliĝilon aŭ neformalan anoncon kun familia nomo, persona nomo, adreso kaj tranoktodeziro (en unu- aŭ dulita ĉambro – tiam kun kiu) retpoŝte al nia redakcia adreso fervoja.esperantisto@t-online.de aŭ paperpoŝte al la adreso BSW-Ortsstelle Werk Kassel, Freizeitgruppe Esperanto, Frasenweg 20-36, DE-34128 Kassel.
Pagon de la kontribuo al la programkostoj ni petos surloke.

Guido Brandenburg

Kosten:
Für uns reserviert sind Betten in Zweibett- und Einbett-Zimmern, die für die drei Übernachtungen 135,- € bzw. 165,- € kosten einschl. Frühstück und Abendessen (für nicht als BSW-Förderer registrierte Gäste sind die Preise um 30% höher). Hinzu kommt eine Kurtaxe von 2,- € pro Tag, die zu einer freien Fahrt in „fast“ (Zitat) allen Fahrzeugen des Regionalverkehrs im Kreis berechtigt.
Der Beitrag zu den Programmkosten beträgt 20,- €.

Ausländische Gäste:
Ihr seid besonders willkommen und profitiert vom selben Tarif wie die BSW-Förderer. Und von Euch werden wir keinen Beitrag zu den Programmkosten erbitten.

Anreise:
Zugreisende vom Norden, Westen und Nordosten sollten sich nach München orientieren und von dort aus nach Freilassing. Die Strecke zwischen Freilassing und Berchtesgaden wird aus verschiedenen Gründen vollständig oder teilweise gesperrt sein (Flutschäden und Bauarbeiten zur Modernisierung). Den Verkehr werden Ersatzbusse übernehmen. Berchtesgaden und Schönau verbindet die Ringbuslinie 843. Gäste aus dem Süden und Südosten sollten in Salzburg den Zug verlassen. Zwischen Salzburg und Berchtesgaden verkehrt die Buslinie 840. Weiter nach Schönau nehmen dann auch sie den Bus 843.

Anmeldung:
Für die Anmeldung überweist die Übernachtungskosten und sendet das Anmeldeformular oder eine formlose Meldung mit Familiennamen, Vornamen, Adresse und Übernachtungswunsch (im Ein- oder Zweibettzimmer – dann mit wem) per Email an unsere Redaktionsadresse fervoja.esperantisto@t-online.de oder mit Papierpost an die Adresse BSW-Ortsstelle Werk Kassel, Freizeitgruppe Esperanto, Frasenweg 20-36, DE-34128 Kassel.
Die Zahlung des Programmkostenbeitrags erbitten wir vor Ort.

(trad. Brandenburg)

Limdato
Anmeldeschluss:
30.09.2021

Aliĝilo / Anmeldebogen
GEFA-jarkunveno Schönau (Königssee)
04.-07.11.2021

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

BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte) jes / ne	Esperanto-kurso / Esperanto-kurs jes / ne	irmalhelpita / gehbehindert jes/ne

Dua persono en dulita ĉambro / zweite Person im Zweibettzimmer
Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name
Strato, numero / Straße, Nr.
Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort
Lando / Land

BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte) jes / ne	Esperanto-kurso / Esperanto-Kurs jes / ne	irmalhelpita / gehbehindert jes/ne

Unua persono / erste Person	BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte)	Kein BSW-Förderer/ Ne BSW-subtenanto	
Lito en unulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Einbettzimmer (incl. HP)	(165,- €)	(214,- €)	
Lito en dulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Zweibettzimmer (incl. HP)	(135,- €)	(175,-€)	

Dua persono / zweite Person	BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte)	Kein BSW-Förderer/ Ne BSW-subtenanto	
Lito en dulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Zweibettzimmer (incl. HP)	(135,- €)	(175,- €)	

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

Sumo
Summe _____

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

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

Subskribo / Unterschrift



Planitaj itineroj de noktaj trajnoj ekde 2021 / Geplante Nachtzugverbindungen ab 2021
(bildo/Bild: Deutsche Bahn)

Nokte de Berlin al Stockholm

La nombro de noktaj trajnoj en Germanio kreskas – ankoraŭ sen la Germana Fervojo DB.



Trajno de Snälltåget staras veturpreta en Malmö.
Ein Zug der Snälltåget steht abfahrbereit in Malmö.
(Foto: MattiBlume, WikiMedia)

La sveda kompanio Snälltåget lanĉis trajnkonekton de Berlin tra Hamburg, København kaj Malmö al Stockholm.
La trajno ekveturas ĉirkaŭ la 19:00 h kaj alvenas 14:30 h la sekvan tagon post 1.043 kilometroj.

Nachts von Berlin nach Stockholm

Die Zahl der Nachtzüge in Deutschland wächst – auch ohne die Deutsche Bahn DB. Die schwedische Gesellschaft Snälltåget hat eine Zugverbindung von Berlin über Hamburg, København und Malmö nach Stockholm gestartet. Der Zug fährt gegen 19.00 Uhr ab und kommt nach 1.043 km um 14.30 Uhr am Folgetag an.



Nightjet-matenmanĝo
Ein Nightjet-Frühstück
(Foto: NAC, WikiMedia)

Post la decido de DB ne plu oferti tiun servon al siaj pasaĝeroj kaj transdoni la negocon al la aŭstraj najbaroj de ÖBB kaj private organizitaj entreprenoj kaj post kompreno, ke tio ne nepre respegulas la deziron de la klientoj, la entrepreno anoncis komune kun la ŝtataj fervojoj de Francio, Aŭstrio kaj Svislando novinstali noktotrajnan reton ligontan 13 eŭropajn metropolojn. Klientoj dezirantaj konforton tamen ne vojaĝos en germanaj vagonoj. En litvagonojn DB almenaŭ provizore ne intencas investi.



Nach dem Entschluss der DB, ihren Reisenden diesen Service nicht mehr anzubieten und das Geschäft den österreichischen Nachbarn der ÖBB und privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen zu überlassen und der Einsicht, dass das nicht unbedingt den Wunsch der Kunden widerspiegelt, hat das Unternehmen angekündigt, gemeinsam mit den staatlichen Bahnen von Frankreich, Österreich und der Schweiz ein Netz von Nachtzügen einzurichten, das 13 europäische Metropolen verbinden soll. Kunden, die Bequemlichkeit wünschen, werden dennoch nicht in deutschen Wagen reisen. In Schlafwagen will die DB zumindest vorerst nicht investieren.

(Fonto/Quelle: Der Spiegel, 28.06.2021)

Walter Ullmann **(trad. Ullmann)**

Iam ĉe Karin

Ĝardenkolonian ĉarmon, fumoplenan gastĉambron, respondeceman melhundon, Karin kaj edzon la GEFA-estraro adiaŭis en printempo 2018. La tereno proksima al la stacio Fulda estis bezonata por nova urbkvartalo. Restis nur kelkaj monatoj ĝis la fino.

La projekto progresas – malrapide kiel ni kutimas en similaj kazoj.

La plankontrola kaj planpermesa procedo plue daŭras. Ĝi koncedas, ke perdiĝas areo kun granda ekologia valoro kaj pozitiva influo al la enurba klimato, ke tamen la bezono je loĝejoj estas granda kaj devas havi prioritaton. Planoj publikigitaj priskribas du- ĝis trietaĝajn domojn kun subteraj remizoj, interaj verdaj areoj kaj la Waides-rivereto kun laŭbordaj arbustoj.

Hodiaŭ montriĝas tamen nur barita tereno liberigita de ruinoj.

Irgendwann bei Karin

Vom Schrebergartencharme, einem rauchgeschwängerten Gastraum, einem verantwortungsbewussten Dackel, von Karin und ihren Mann verabschiedete sich der GEFA-Vorstand im Frühjahr 2018. Das Gelände nahe dem Bahnhof Fulda wurde für ein neues Stadtviertel gebraucht. Es blieben nur noch einige Monate bis zum Ende.

Das Projekt kommt voran – langsam wie wir das von ähnlichen Fällen kennen.

Das Planprüfungs- und -Genehmigungsverfahren dauert weiter an. Es gesteht ein, dass ein Areal von großem ökologischen Wert und positivem Einfluss auf das innerstädtische Klima verloren geht, dass aber der Bedarf an Wohnungen groß ist und Priorität haben muss. Veröffentlichte Pläne beschreiben zwei- bis dreigeschossige Häuser mit Tiefgaragen, grünen Zwischenflächen und dem Waidesbach mit buschgesäumten Ufern. Heute zeigt sich aber lediglich ein abgesperrtes Gelände mit geräumten Ruinen.



Libera rigardo al hotelo Esperanto – „Bai Karin“ ne plu ekzistas.
Freier Blick zum Hotel Esperanto - „Bei Karin“ gibt es nicht mehr.
(Foto: Bodo Ehrlich)

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Redaktofino por FE 04/2021 estos la 15.11.2021		Redaktionschluss für FE 04/2021 ist der 15.11.2021	
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