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 2022

Malserioza nostalgio

Schräge Nostalgie



Sur Amrum la aŭto flankenigis la insulan fervojon.
(Foto: Matthias Süßen, WikiMedia)
vd. paĝon 5

Auf Amrum hat das Auto hat die Inselbahn verdrängt.
(Foto: Matthias Süßen, WikiMedia)
s. Seite 5

Karaj gelegantoj 2
Malserioza nostalgio 5
Hibrida ranĝado 11
GEFA-anoncoj, redakcio 12

Liebe Leserinnen und Leser 2
Schräge Nostalgie 5
Hybrides Rangieren 11
GEFA-Mitteilungen, Redaktion 12



Karaj gelegantoj,

daŭripovon la german- nederlanda Esperanto- kongreso okazonta dum Pentekosto en Oldenburg elektis kiel ĉeftemon de la aranĝo. Daŭripovo estas unu el la plej gravaj aspektoj per kiuj argumentas la fervojo en la daŭranta konkuro kun aviadilo kaj surstrata trafiko. Tial daŭripovo kaj la ŝancoj en la revivigo de la regiona reltrafiko ankaŭ ludos rolon en la kontribuo de GEFA al la faka programo.

Kiel kutime interligante daŭripovon kun konservo de la medio kaj agado kontraŭ klimatokrizo kaj formorto de specioj, la titola alineo: „Ĉu armiloj povas esti daŭripovaj?“ kiu aperis komence de la monato en nia ĉiutaga gazeto, ĉe mi kaŭzis nekredan miron. La demando estis la konsternita reago al postulo de la germana armilprodukta industrio, kiu vidas sin en malavantaĝa pozicio ne aperanta en la taksonomia katalogo de la EU-Komisiono.

Ankaŭ trovinte la terminon „taksonomio“ en la reta vortaro de Esperanto oni konstatas, ke la subsignifo „klasifika sistemo por financmerkataj investoj“ ankoraŭ mankas. Tamen - dum ni sekvis jen pli, jen malpli interesite la disputojn pri la estonta rolo de nukleaj kaj gasaj elektrocentraloj ni lernis, ke la EU-taksonomio estu rimedo por helpi al bankoj, asekuroj, fondusoj aŭ aliaj monadministrantoj prijuĝi ĉu la dezirata investo estas ekologie daŭripova, ĉu la observata entrepreno respektas la limigitajn resursojn de la naturo kaj ne damaĝas nian planedon.

La celo estas klara kaj bona: Kie ne helpas leĝoj por savi la Teron, tie helpu la mono. Kiel ĉiam tia projekto kompreneble kolizias kun ies interesoj kaj provokas intensajn lobiistajn aktivecojn, kiuj celas mildigi aŭ entute eviti la sekvojn por la propraj klientoj. Kio respeguli-

Liebe Leserinnen und Leser,

Nachhaltigkeit hat der deutsch-niederländische Esperanto-Kongress als Leitthema gewählt, der zu Pfingsten in Oldenburg stattfinden wird. Nachhaltigkeit ist einer der wichtigsten Aspekte, mit dem die Eisenbahn im andauernden Wettkampf mit dem Flugzeug und dem Straßenverkehr argumentiert. Darum werden Nachhaltigkeit und die Chancen in der Wiederbelebung des Schienenpersonennahverkehrs auch eine Rolle im Beitrag der GEFA zum Fachprogramm spielen.

Wie gewohnt Nachhaltigkeit mit dem Erhalt der Umwelt und Aktion gegen Klimakrise und Artensterben verbindend, hat mich die Schlagzeile: „Können Waffen nachhaltig sein?“ die Anfang des Monats in unserer Tageszeitung erschien, in ungläubiges Staunen versetzt. Die Frage war die fassungslose Reaktion auf eine Forderung der deutschen Rüstungsindustrie, die sich außerhalb des Taxonomie-Katalogs der EU-Komission in einer unvorteilhaften Position sieht.

Auch wenn man den Terminus „Taksonomio“ im Netzwörterbuch Esperanto gefunden hat, stellt man fest, dass die Nebenbedeutung „Einordnungssystem für Investitionen des Finanzmarkts“ noch fehlt. Trotzdem – während wir mehr oder weniger interessiert die Streitereien über die künftige Rolle von Kern- und Gaskraftwerken verfolgten, haben wir gelernt, dass die EU-Taxonomie ein Mittel für Banken, Versicherungen, Fonds und anderen Geldverwalter sein soll, zu beurteilen, ob die gewünschte Investition ökologisch nachhaltig ist, ob das Unternehmen die begrenzten Ressourcen der Natur respektiert und unserem Planeten nicht schadet.

Das Ziel ist klar und gut: Wo nicht Gesetze helfen die Erde zu retten, da soll das Geld helfen. Wie immer kollidiert ein solches Projekt natürlich mit irgendjemandes Interessen und provoziert intensive Lobby-Aktivitäten, die darauf abzielen, die Wirkungen auf die eigene Klientel abzuschwächen oder zu vermeiden.

ĝas en la menciita disputo, ni ĉiuj mem povas prijuĝi.
La armila industrio tamen ne pretendas esti aparte ekologia – tion eĉ ĝiaj reprezentantoj ne kuraĝas aserti. La protesto sin turnas malpli kontraŭ la skalo de la „ekologia“ sed tiu de la „sociala taksonomio“. Tie la instrumentoj estas similaj, sed la celo estas la plibonigo de la socialaj kondiĉoj kiel home digna laboro, integrantaj socioj, pageblaj saneca prizorgo kaj loĝado.
La simpla kaj jam konata argumento de la armila lobio estas, ke sen armiloj ekzistas nek sekureco nek paco. Ni vidas ĉie en la mondo kiel la armiloj certigas la pacon, akuale ĉe niaj najbaroj en orienta Eŭropo.
La debatoj pri tiu formo de daŭripovo nur estas ĵus komencintaj. Tamen mi suspektas ke tiaj kuriozaj kontribuoj ne restos la solaj kaj ke ili entute malutilas al la sukceso de la principe ĝusta ideo, influi la ekonomion per la sola efika instrumento, la mono.

Kore salutas



Guido Brandenburg

Was sich in dem erwähnten Streit widerspiegelt, können wir alle selbst beurteilen.
Die Waffenindustrie gibt aber nicht vor, besonders ökologisch zu sein – das trauen sich nicht einmal deren Vertreter zu behaupten. Der Protest wendet sich weniger gegen den Maßstab der „ökologischen“ als gegen den der „sozialen Taxonomie“. Da sind die Instrumente ähnlich, aber das Ziel ist die Verbesserung der sozialen Bedingungen wie menschenwürdige Arbeit, integrative Gesellschaften, finanzierbare Gesundheitsversorgung und Wohnraum. Das einfache und schon bekannte Argument der Waffenlobby ist, dass es ohne Waffen weder Sicherheit noch Frieden gebe. Wir sehen überall in der Welt wie Waffen den Frieden sichern, aktuell gerade bei unseren Nachbarn in Osteuropa.
Die Debatten über diese Form der Nachhaltigkeit haben gerade erst angefangen. Ich habe aber die Befürchtung, dass solche sonderbaren Beiträge nicht die einzigen bleiben werden und dass sie insgesamt dem Erfolg der im Prinzip guten Idee schaden, die Wirtschaft mit dem einzig wirksamen Instrument zu beeinflussen, dem Geld.

Es grüßt euch

Guido Brandenburg

Plia insula fervojo

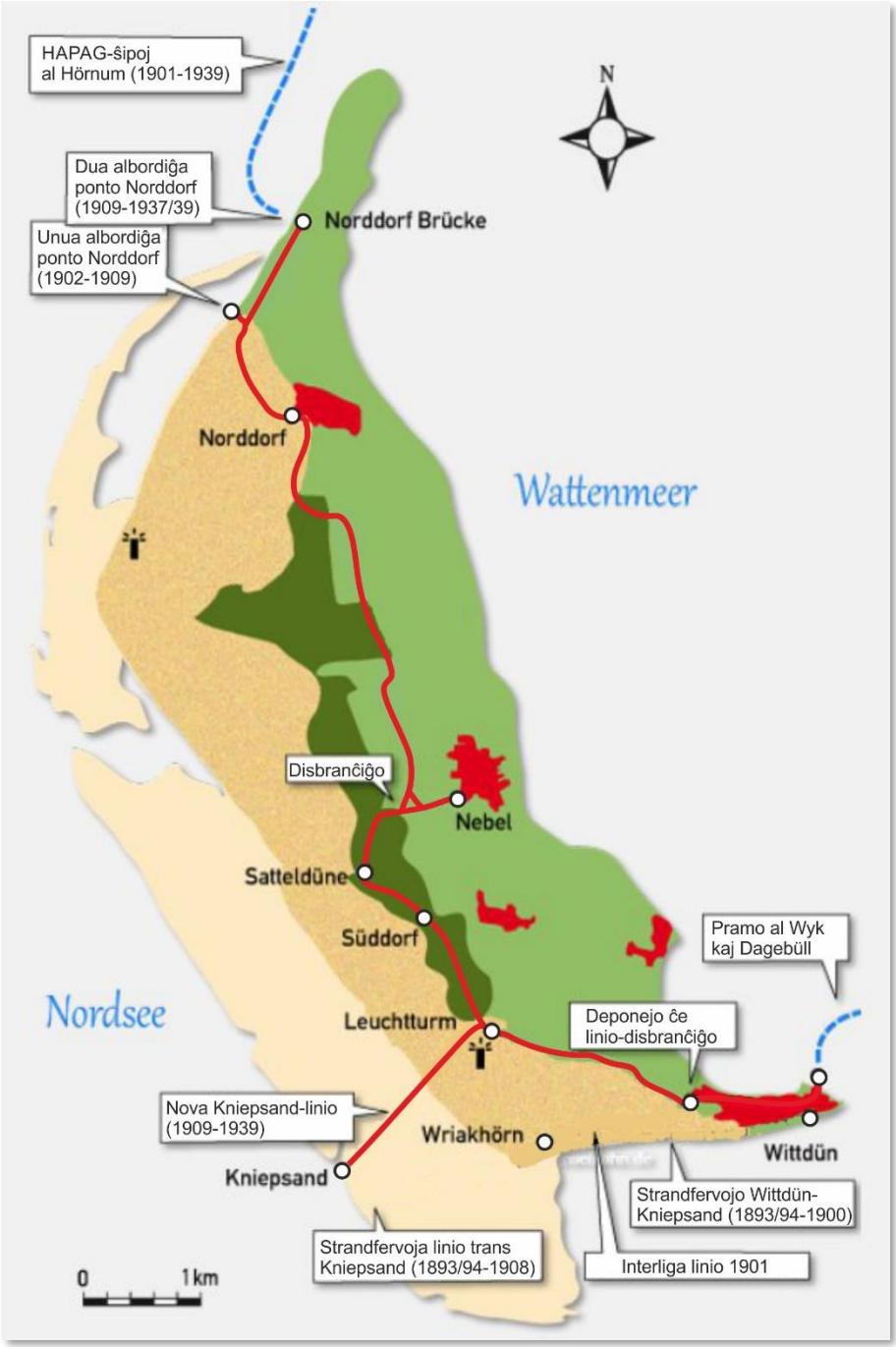
La sekvan superrigardon pri la insula fervojo Amrum de la ideo ĝis la fino postulas pli da spaco ol unu eldono de la Fervoja Esperantisto povas disponigi. Ni devas ĝin tial dispecigi en du partojn kaj postliveros la duan en la sekvonta eldono.

Guido Brandenburg

Eine weitere Inselbahn

Die nachfolgende Übersicht zur Inselbahn Amrum von der Idee bis zum Ende nimmt mehr Raum ein als eine Ausgabe des Fervoja Esperantisto bieten kann. Wir müssen sie in zwei Teile zerlegen und liefern den zweiten in der kommenden Ausgabe nach.

(trad. Brandenburg)



La trakreto de la insula fervojo en la jaro 1909 – das Gleisnetz der Inselbahn im Jahr 1909

Malserioza nostalgio

Ĝis mezo de la 19-a jarcento la enloĝantoj de insulo Amrum vivis de fiŝ- kaj anasokaptado, de salkuirado, de marista salajro kaj de prirabo de ĉeborde pereintaj ŝipoj. Ĉilastan enspezon tamen grave reduktis la konstruo de la lumturoj ekde 1873 kaj la apliko de pli modernaj navigaciaj rimedoj.

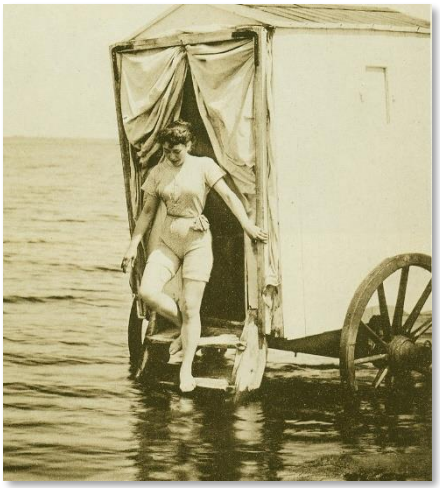
Nun la ideo pri banferio en suno, akvo kaj sablo aperis kaj fariĝis beno kaj malbeno de la marbordaj komunumoj. La imago pri fremdaj bangastoj sur la insulo terurigis la amrumanojn, des pli ĉar la observoj en Wyk kaj Westerland sur la apudaj insuloj Föhr kaj Sylt pruvis ke la bangastoj per sia ekzemplo markus la finon de la bonaj moroj. La unua peto el la jaro 1885 pri koncesio por instalo de banloko en la ankoraŭ neloĝata sudo de la insulo estis bruske rifuzata.

Tamen – la ideo ne estis ekstermebla kaj pli kaj pli da interesuloj el la bonstataj grandurboj de la germana regno venis kaj ofertis multe da mono por ŝajne senvalora grundo. Paŝon post paŝo la konkero progresis kaj 1889 staris la unua hotelo en Wittdün. Sekvis kuracaj hoteloj – la unua de Friedrich von Bodelschwingh – por gastoj serĉantaj trankvilon.

Pliaj hoteloj estis konstruataj, bankrotis, estis aĉetataj de bonstataj komercistoj, organizis sin en akcia kompanio. Mankohavaj restis la strukturoj trafikaj. Klopodoj pri regula ŝiptrafiko inter Husum, Wyk, Hamburgo kaj la insulo Amrum estis eksperimentaj kaj suferis pro manko de klientoj. Tiuj kutimis komforton kaj malŝatis longdaŭrajn alvojaĝojn kaj ĉevalĉaro-transporton de la albordiĝa ponto al la hotelo. Ankaŭ ili preferis bani sin en „fortaj ondoj“. Kaj en la sudo de Amrum, kie staris la hoteloj, la maro estis tre fora aŭ tre trankvila. Do, kion fari?

1835 trafikis unuafoje trajno el vaporlokomotivo kaj vagonoj inter Nürnberg kaj Fürth. 1871 la fervoja reto en la germana regno havis longon de 20.500 km. Fervojo estis modernaĵo kaj la aŭtomobilo ne serioza konkurenco, des pli sur la insuloj.

Schräge Nostalgie

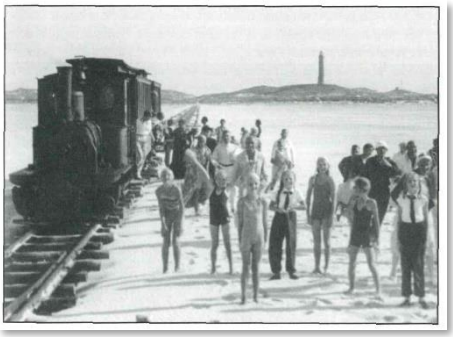


Bis zur Mitte des 19. Jahhunderts lebten die Einwohner der Insel Amrum vom Fisch- und Entenfang, vom Salzsieden und vom Ausrauben von Schiffen, die am Ufer auf Grund gelaufen waren. Die letztgenannte Einnahme verminderte ab 1873 aber stark der Bau der Leuchttürme und die Anwendung modernerer Navigationsmittel.

Nun kam die Idee von den Badeferien in Sonne, Wasser und Sand auf und wurde Segen und Fluch der Küstengemeinden. Die Vorstellung von fremden Badegästen auf der Insel verschreckte die Amrumer, umso mehr als die Beobachtungen in Wyk und Westerland auf den nebenliegenden Inseln Föhr und Sylt belegten, dass die Badegäste mit ihrem Beispiel das Ende der guten Sitten bedeuten würden. Eine erste Bitte im Jahr 1885 um eine Konzession zur Einrichtung eines Badeorts im noch unbewohnten Süden der Insel wurde brüsk abgelehnt.

Trotzdem – die Idee war nicht auszurotten, und mehr und mehr Interessenten aus den wohlhabenden Großstädten des Deutschen Reichs kamen und boten viel Geld für scheinbar wertlosen Grund. Schritt für Schritt kam die Eroberung voran und 1889 stand das erste Hotel in Wittdün. Es folgten Kurhäuser – das

Do en la akcia kompanio maturiĝis du decidoj: a) konstrui 900mm-ŝpuran fervojlinion 4 km longan de la hoteloj en Wittdün tra la larĝa strando „Kniepsand“ al la „fortaj ondoj“ de la Norda Maro kaj b) ne dungi ĉevalojn sed aĉeti vaporlokomotivon por tiri la vagonojn. La buĝeto sumiĝis al 56.000 markoj. Plano estis inaŭguro je komenco de la bansezono la 15-an de Majo 1893. La reloj nur alvenis tri semajnojn antaŭe kaj por plenumi la ambician planon oni kuŝigis la trakon sen aparta subkonstruaĵo sur la sablon.



En Junio la linio estis preta. Sed mankis la funkcipermeso de la koncernaj aŭtoritatoj ĉar la dokumentoj transdonitaj ne estis kompletaj. La disputoj daŭris ĝis la mezo de Septembro. La sezono 1893 do estis pasinta kaj oni esperplene atendis la sekvan.

La 12-an de Februaro 1894 uragano dronigis la strandon kaj forŝiris la trakon kaj la stokejon por lokomotivo kaj vagonoj. La kompanio investis pliajn 26.000 markojn por riparo kaj novinstalo de la trako kiu nun staris sur stilzoj duonmetron super la sablo. Post laborfino la kompanio vendis la unuajn biletojn kaj ekde la 20-a de Julio la entuziasmaj gastoj veturis kun akompano de blovorkestro al la strandbanejo. Antaŭ Kristnasko de la sama jaro dutaga ŝtormo detruis la strandhalon apudmaran, grandajn partojn de la trako kaj denove la stokejon de la veturiloj. Pliajn damaĝojn kaŭzis uragano la 24-an de Marto 1895. Denove la kompanio disponigis 25.000 markojn kaj riparigis la instalaĵojn. Tamen la membroj komencis pripensi, ĉu tiu projekto iam faros profiton.

erste von Friedrich von Bodelschwingh – für Gäste, die Ruhe suchten.

Weitere Hotels wurden gebaut, gingen in Konkurs, wurden von wohlhabenden Kaufleuten gekauft, organisierten sich in einer Aktiengesellschaft. Mangelhaft blieben die Verkehrsstrukturen. Bemühungen um einen regelmäßigen Schiffsverkehr zwischen Husum, Wyk, Hamburg und der Insel Amrum waren Versuche und litten unter dem Mangel an Fahrgästen. Diese waren Komfort gewohnt und hassten langwierige Anreisen und Transporte mit Pferdekarren von der Landungsbrücke zum Hotel. Sie badeten auch lieber in „starkem Wellenschlag“. Und im Süden von Amrum, wo die Hotels standen, war das Meer sehr weit oder sehr ruhig. Also, was tun?

1835 verkehrte erstmals ein Zug mit Dampflokomotive und Wagen zwischen Nürnberg und Fürth. 1871 hatte das Eisenbahnnetz im Deutschen Reich bereits eine Länge von 20.500 km. Die Eisenbahn war etwas Modernes und das Automobil keine ernsthafte Konkurrenz, insbesondere auf den Inseln.

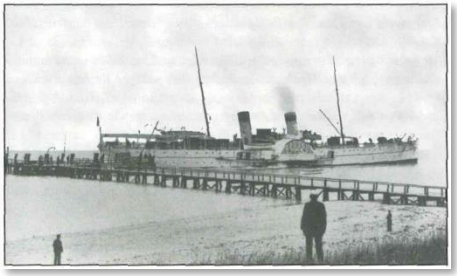
Also reiften in der Aktiengesellschaft zwei Entscheidungen: a) eine 4 km lange 900mm-Spur Eisenbahn von den Hotels in Wittdün über den breiten „Kniepsand“-Strand zu den „starken Wellen“ der Nordsee zu bauen und b) keine Pferde einzustellen, sondern eine Dampflok zu kaufen, die die Wagen ziehen sollte. Das Budget belief sich auf 56.000 Mark. Der Plan war eine Einweihung zu Beginn der Badesaison am 15. Mai 1893. Die Schienen kamen erst drei Wochen vorher an und zur Erfüllung des ambitionierten Plans legte man das Gleis ohne eigenen Unterbau auf den Sand.

Im Juni war die Strecke fertig. Es fehlte aber die Betriebserlaubnis der zuständigen Behörden, weil die eingereichten Unterlagen nicht vollständig waren. Die Streitigkeiten dauerten bis Mitte September. Die Saison 1893 war also vorbei und man wartete hoffnungsvoll auf die folgende.

Am 12. Februar 1894 überflutete eine Sturmflut den Strand und riss das Gleis und die Halle für Lokomotive und Wagen weg. Die Gesell-

Unuflanke la fervojlinio estis sensacio kaj turisma logaĵo. Aliflanke la samaj turistoj sentis sin ĝenataj de la ĉiuhore preterbruanta trajno. Kaj la surstilza trako tratranĉis la strandon. La gastoj de la suda strando sentis sin limigitaj en sia libereco. Laŭtiĝis plendoj en la gazetaro kaj zorgis por malbona propagando.

La elektita solvo iel memorigas pri la urbo kies konsilantaro portis lumon en korboj en la urbodomon ĉar konstruante ĝin oni estis forgesinta la fenestrojn: La kompanio malkonstruis la unuajn 2,5 km de la linio kaj anstataŭigis ilin per lignopado por piedirantoj je kies fino estis nova stacio. La gastoj do nun ĝis tie iris piede por veturi la restintajn 1,6 km ĝis la marbordo per trajno. La gastoj ne estis amuzitaj.



Kion fari? La gastoj minacis reveni nur kondiĉe ke Amrum havos interligon de la albordiĝa ponto ĝis la strando kaj aldone al la gastĉambroj meze de la insulo. Aldoniĝis plia malfeliĉo: En la jaro 1901 la ŝipkompanio priservinta somere la linion de Hamburgo al Wittdün ŝanĝis sian celon al Hörnum sur la konkurenca insulo Sylt. Tiu linio estis la konekto plej grava por la hoteloj sur la insulo. Interligo per propra ŝipo de Hörnum ĉirkaŭ Amrum al Wittdün montriĝis tro temporaba. Maturiĝis la ideo konstrui albordiĝan ponton en Norddorf kaj ligi ĝin per fervoja trako al Wittdün.

La raporto ĝis tie ŝajnigas ke la novkonstruo de fervoja linio siatempe estis pli facila kaj pli glate organizebla ol ni tion kutimas hodiaŭ kun longdaŭraj planadŝtupoj, administraciaj procedoj, disputoj antaŭ tribunalo. Male ankaŭ la insula fervojo ne nur havis amikojn. Regis disharmonio inter la hotelposedantoj kaj schaft investierte weitere 26.000 Mark für Reparatur und Neubau des Gleises, das jetzt einen halben Meter über dem Sand auf Stelzen stand. Nach Ende der Arbeiten verkaufte die Gesellschaft die ersten Fahrkarten und vom 20. Juli an fuhren die begeisterten Gäste mit Begleitung eines Blasorchesters zum Strandbad.

Vor Weihnachten desselben Jahrs zerstörte ein zweitägiger Sturm die Strandhalle am Meer, große Teile des Gleises und abermals die Fahrzeughalle. Weitere Schäden richtete eine Sturmflut am 24. März 1895 an. Wieder stellte die Gesellschaft 25.000 Mark zur Verfügung und ließ die Einrichtungen instandsetzen. Trotzdem begannen die Mitglieder nachzudenken, ob dieses Projekt irgendwann einmal Profit abwerfen würde.

Auf der einen Seite war die Eisenbahnlinie eine Sensation und eine Attraktion für die Touristen. Auf der anderen Seite fühlten dieselben Touristen sich durch den stündlich vorbeilärmenden Zug gestört. Und das aufgeständerte Gleis durchschnitt den Strand. Die Gäste am Südstrand fühlten sich in ihrer Freiheit beschränkt. Es wurde Klagen laut in der Presse und sorgten für schlechte Reklame.

Die gewählte Lösung erinnert an die Stadt, deren Rat in Körben das Licht in das Rathaus trugen, weil man beim Bau die Fenster vergessen hatte. Die Gesellschaft baute die ersten 2,5 km der Strecke ab und ersetzte sie durch einen Holzpfad für Fußgänger, an dessen Ende sich ein neuer Bahnhof befand. Die Gäste gingen also bis dort zu Fuß, um die verbliebenen 1,6 km bis zum Ufer mit dem Zug zu fahren. Die Gäste waren nicht amüsiert.

Was nun? Die Gäste drohten, nur unter der Bedingung wiederzukommen, dass Amrum eine Verbindung von der Landungsbrücke bis zum Strand und zusätzlich zu den Gästezimmern in der Mitte der Insel hätte. Dazu kam ein weiteres Pech: Im Jahr 1901 änderte die Schifffahrtsgesellschaft, die im Sommer die Linie von Hamburg nach Wittdün bedient hatte ihr Ziel nach Hörnum auf der konkurrierenden Insel Sylt. Diese Linie war die wichtig-

la vilaĝanoj kiuj timis pri sia trankvilo. De la banturismo profitis majoritate fremduloj kaj la konduto de la gastoj ne nepre harmoniis kun la tradicioj de la enloĝantoj. Tamen la akcia kompanio, posedanto de la fervojo atingis konsenton de la komunumo ĉefe per la argumento transporti ankaŭ agrikulturajn produktaĵojn. La komunumo nun eĉ investis 20.000 markojn en la projekton kaj disponigis senkoste la grundon. Aldoniĝis kredito pri 380.000 markoj de la distrikta banko Tondern. Trupo de 80 „gastlaboristoj“ el Flensburg kaj el Orienta Prusio komencis la konstruon la 10-an de Aprilo 1901. Celo estis finpreparo ĝis la 15-a de Junio. Striko de la laboristoj interrompis la projekton. La vagonoj nur alvenis la 25-an de Junio kaj la nova vaporlokomotivo liverita de Ohrenstein&Koppel el Berlino ne estis jam funkcikapabla. Sed fine la Prezidanto de la Reĝa Prusa Fervoja Direkcio Altona donis sian funkcipermeson.

La konsento de la komunumo ne komplete trankviligis la opoziciemon de la enloĝantoj. La ĝeno de la trankvilo estis unu afero, la timo ne partopreni en la profito alia.

Bela ekzemplo estis la epizodo pri la anasoj.



Mi antaŭe menciu, ke kaptado de sovaĝaj anasoj estis tradicia kutimo kaj bonvena enspezo de la frisaj kamparanoj, kiuj tiucele konstruis birdologejojn. Germane ili havas la ĉarman

ste für die Hotels auf der Insel. Eine Anknüpfung mit einem eigenen Schiff von Hörnum um Amrum herum nach Wittdün erwies sich als zu zeitraubend. Es reifte die Idee, eine Landungsbrücke in Norddorf zu bauen und diese durch ein Bahngleis mit Wittdün zu verbinden.

Bis hierher täuscht der Bericht vor, dass der Neubau einer Eisenbahnlinie seinerzeit einfacher und glatter zu organisieren war, als wir das heute mit langwierigen Planungsstufen, Verwaltungsprozeduren, Streitfällen vor Gericht gewohnt sind. Im Gegenteil hatte auch die Inselbahn nicht nur Freunde. Es herrschte Unfrieden zwischen den Hotelbesitzern und den Dorfbewohnern, die um ihre Ruhe fürchteten. Vom Bädertourismus profitierten mehrheitlich Fremde und das Benehmen der Gäste harmonierte nicht unbedingt mit den Traditionen der Einwohner. Doch die Aktiengesellschaft, Eigentümerin der Eisenbahn, erlangte das Einverständnis der Gemeinde hauptsächlich mit dem Argument, dass ja auch landwirtschaftliche Güter transportiert würden. Die Gemeinde investierte nun sogar 20.000 Mark in das Projekt und stellte den Boden kostenfrei zur Verfügung. Hinzu kam ein Kredit über 380.000 Mark der Bank des Kreises Tondern.

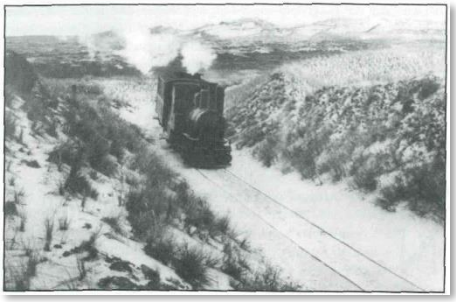
Ein Trupp von 80 „Gastarbeitern“ aus Flensburg und aus Ostpreußen, begann am 10. April 1901 mit dem Bau. Ziel war eine Fertigstellung bis zum 15. Juni. Ein Streik der Arbeiter unterbrach die Arbeiten. Die Wagen kamen erst am 25. Juni an und die neue Dampflok, geliefert von Ohrenstein & Koppel aus Berlin war noch nicht funktionstüchtig. Aber schließlich erteilte der Präsident der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion Altona seine Betriebserlaubnis.

Das Einverständnis der Gemeinde beruhigte nicht vollständig die Widerstandslust der Einwohner. Die Ruhestörung war nur eine Sache, die Befürchtung nicht am Gewinn teilzuhaben eine andere.

Ein schönes Beispiel ist die Episode mit den Enten.

nomon „Vogelkoje“ (laŭvorte „birdo-lito“ – kvankam mi ne sondis etimologie la vorton „Koje“). Ili estas lagetoj invitantaj preterpasantajn anasojn ripozi. En la anguloj troviĝas kanaloj („flutoj“) en kiuj ili helpe de homoj, hundoj kaj lerte starigitaj kaŝo-kulisoj estas peleblaj al la fino kie ili kaptiĝas en sakoforma reto. Antaŭ la pelado la anasoj tamen devas kolektiĝi sur la lageto.

En Meerum, duonvoje inter Nebel kaj Norddorf, situas tia birdologejo siatempe prizorgata de kooperativo. Tiu kontraŭis la konstruon de la fervojo kaj argumentis, ke la bruo de la trajnoj fortimigos la anasojn – malfacile refutebla argumento ĉar la linio ja ankoraŭ ne estis konstruita. La kooperativo retiris sian objeton sub la kondiĉo, ke la fervojo evitas ĉiun ajn bruon, reduktu la rapidon al tiu de ĉevalĉaro, nur uzu brikedojn aŭ koakson kiel brulmaterialo kaj de la 1-a de Oktobro ĝis fino de la kaptosezono inter Nebel kaj Norddorf movu la vagonojn nur per ĉevaloj. Se la rezulto de anaskaptado inter la 15-a de Aŭgusto kaj la 1-a de Oktobro subirus la mezumon de la antaŭaj 20 jaroj, tiam la fervoja kompanio pagu 70 pfenigojn po ne kaptita anaso.



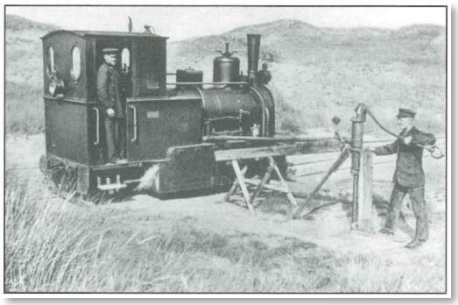
La interdependeco de fervojo kaj kaptorezultoj neniam estis pruvita. Sed jam post unu jaro de fervoja funkcio la anaskapta kooperativo postulis kaj ricevis 3.189,90 markojn. Dum la sekvaj jaroj la advokatoj de kooperativo kaj fervojo intertraktis pri altigo de kompensaj sumoj, pri interkalkulo kun supermezumaj rezultoj, pri la influo de ratoj ekloĝintaj en la birdologejo kaj la influo de la ekscesa kaptado laŭlonge de la marbordo.

Ich sollte vorher erwähnen, dass der Fang von Wildenten ein traditioneller Brauch und willkommener Nebenerwerb der friesischen Bauern war, die hierfür Vogelfallen bauten. Im Deutschen haben sie den charmanten Namen „Vogelkoje“ (wörtlich „Vogelbett“ – obwohl ich nicht die Herkunft des Worts „Koje“ nachgesehen habe). Sie sind Teiche, die vorbeiziehende Enten zum Ausruhen einladen. In den Ecken befinden sich Kanäle („Flöten“) in die sie von Menschen, Hunden und geschickt aufgestellten Tarnkulissen zum Ende getrieben werden können, wo sie sich in einem sackartigen Netz verfangen. Vor dem Hineintreiben müssen sich die Enten jedoch auf dem Teich sammeln.



In Meerum, auf halbem Weg zwischen Nebel und Norddorf, liegt eine solche Vogelkoje, die seinerzeit von einer Interessengemeinschaft betrieben wurde. Diese wandte sich gegen den Bau der Eisenbahn und argumentierte, der Lärm der Züge werde die Enten vertreiben – ein schlecht zu widerlegendes Argument, weil die Strecke ja noch nicht gebaut war. Die Interessengemeinschaft zog ihren Einspruch unter der Bedingung zurück, dass die Eisenbahn jeden Lärm vermeidet, die Geschwindigkeit auf die eines Pferdefuhrwerks reduziert, nur Briketts oder Koks als Brennmaterial verwendet und vom 1. Oktober bis zum Ende der Fangsaison zwischen Nebel und Norddorf die Wagen nur mit Pferden bewegt. Sollte das Fangergebnis zwischen dem 15. August und dem 1. Oktober den Durchschnitt der letzten 20 Jahre unterschreiten, solle die Eisenbahngesellschaft 70 Pfennige je nicht gefangener Ente zahlen. Der Zusammenhang von Eisenbahn und Fangergebnissen wurde nie nachgewiesen. Aber nach

Tamen ĝis la unua bankroto de la fervojo la ruza kooperativo kunprofitis.
Inter Nebel kaj Norddorf la traceo estis iom pli komplika, ĉar necesis trapasi montetan pejzaĝon. Ĝi tial ne preteriris Nebel kaj alkroĉis ĝin per triangula disbranĉejo.
La novaranĝita albordiĝa ponto, kiu situis en natura haveno Kniephafen estis 1901 finpunkto de la fervojo. De Kniephafen padelvapor-ŝipo transportis la gastojn al Hörnum de kie trafikis la ŝiplinio al Hamburgo.



La fervojo funkciis, sed havis daŭrajn malfacilaĵojn kun la fervojadministraciaj instancoj, daŭrajn problemojn pri inundoj, sablokovritaj trakoj kaj deficita funkcio. Pro la deficito estis maldungata personaro, el kio sekvis mankohava vartado kaj plia ĉagreno kun la instancoj. La 1-an de Januaro 1905 la akcia kompanio fordonis la albordiĝajn pontojn kaj fondis por si novan kompanion. Kompanianoj estis diversaj bankoj. Alie nenio ŝanĝiĝis. La pluva somero 1905, novaj obstakloj en la ŝiptrafiko (la strata taluso al insulo Nordstrand kaj tial pli longdaŭra alvojaĝo de Husum) fortimigis gastojn kaj 1907 la unua bankroto estis perfekta.

(Fonto/Quelle: Georg Quedens, „Wi fohrn, wenn ick mien Punsch ut heff“, Jens Quedens, Amrum 2001 – Fotos: inselbahn.de; Jom, WikiMedia; Anonyme Werke, Archiv Georg Quedens; Harkolufs, WikiMedia; jungjäger.de)

einem Jahr Eisenbahnbetrieb verlangte und bekam die Interessengemeinschaft 3.189,90 Mark. In den folgenden Jahren verhandelten die Anwälte von Interessengemeinschaft und Eisenbahn über Erhöhung der Ausgleichszahlungen, über die Verrechnung mit überdurchschnittlichen Ergebnissen, über den Einfluss der Ratten, die sich an der Vogelkoje angesiedelt hatten und den Einfluss des exzessiven Vogelfangs an der Küste. Aber bis zum ersten Konkurs der Eisenbahn verdiente die findige Interessengemeinschaft mit.
Zwischen Nebel und Norddorf war die Trasse etwas komplizierter, weil es notwendig war, eine hügelige Landschaft zu durchqueren. Sie passierte deshalb nicht Nebel, sondern band es mit einer dreieckigen Abzweigung an.
Die neueingerichtete Landungsbrücke, die im natürlichen Hafen Kniephafen lag, war 1901 der Endpunkt der Eisenbahn. Vom Kniephafen brachte ein Raddampfer die Gäste nach Hörnum, von wo die Schifffahrtslinie nach Hamburg verkehrte.
Die Eisenbahn funktionierte, hatte aber dauernde Schwierigkeiten mit den Instanzen der Eisenbahnverwaltung, dauernde Probleme mit Überschwemmungen, sandbedeckten Gleisen und einem defizitären Betrieb. Wegen des Defizits wurde Personal gekündigt, woraus fehlende Wartung folgte und weiterer Ärger mit den Behörden. Am 1. Januar 1905 gab die Gesellschaft die Landungsbrücken ab und gründete für sich eine neue Gesellschaft. Gesellschafter waren verschiedene Banken. Sonst änderte sich nichts. Der verregnete Sommer 1905, neue Hindernisse im Schiffsverkehr (der Straßendamm zur Insel Nordstrand und die deshalb längere Anreise von Husum) verschreckten die Gäste und 1907 war der erste Bankrott perfekt.

(daŭrigo en FE 2/2022)

Guido Brandenburg

(Fortsetzung in FE 2/2022)

(trad. Brandenburg)



Laŭ la ebloj oni ranĝas elektre aŭ dizele. / Nach den Möglichkeiten wird elektisch oder mit Diesel rangiert. (Muntaĵo/Montage: Vossloh Locomotives)

Hibrida ranĝado

Ĉirkaŭ 61 % de la germana fervoja reto estas elektrizitaj. Mezume 74 % de la transportoj estas realigataj helpe de elektra trakcio – 89 % en la vartrafiko. Tion raportis la Ministerio por Trafiko en Marto de la pasinta jaro. Tamen: Ankaŭ en fervoja vartrafiko la problemo estas „la lasta mejlo“. Ranĝo-movoj, manovrado en stacioj kaj veturigo de vagonoj sur klientaj trakoj ofte okazas en areoj sen kontaktlineo. Por tio servas kutime dizelaj manovro-lokomotivoj kiel la malgranda triaksa V 60 el la 1950-aj jaroj. Multaj modernigoj en la lokomotivsortimento faris ilin pli mallaŭtaj, pli ŝparemaj, pli fortaj, teledirekteblaj. Esence ili tamen restis dizelaj.

Nun la DB-entrepreno DB Cargo en proksima estonto ricevos 300 novajn lokomotivojn kun alternativaj trakcikonceptoj. De la kvaraksaj, dizelelektraj hibridaj trakciiloj fabrikitaj de Vossloh Locomotives GmbH Kiel (vendita en Majo 2020 al la ĉina konzerno CRRC) estas menditaj 50 ekzempleroj. La elektrajn motorojn nutras alternative aŭ dizela

Hybrides Rangieren

Rund 61 % des deutschen Eisenbahnnetzes ist elektrifiziert. Durchschnittlich 74 % der Transporte werden mithilfe elektrischer Traktion abgewickelt – 89 % im Güterverkehr. Das berichtete das Verkehrsministerium im März vergangenen Jahres. Trotzdem: Auch im Eisenbahn-Grüterverkehr ist das Problem „die letzte Meile“. Rangierbewegungen, Zugbildungen in Bahnhöfen und Fahrten von Wagen auf Anschlussgleisen geschehen oft in Bereichen ohne Fahrleitung. Hierfür dienen gewöhnlich Diesel-Rangierloks wie die kleine dreiachsige V 60 aus den 1950-er Jahren. Viele Modernisierungen im Loksortiment machten sie leiser, sparsamer, stärker, fernsteuerbar. Im Wesentlichen aber blieben sie Dieselloks.

Nun wird das DB-Unternehmen DB Cargo in naher Zukunft 300 neue Loks mit alternativen Traktionskonzepten bekommen. Von den vierachsigen dieselelektrischen hybriden Triebfahrzeugen, gefertigt von Vossloh Locomotives GmbH Kiel (im Mai 2020 an den chinesischen Konzern CRRC verkauft) wurden 50

generatoro aŭ akumulatoro ŝargebla el la generatoro aŭ el kontaktlino helpe de surtegmenta kurentodeprenilo.
150 pliajn liveros Siemens. Temas pri la serio Vectron Dual Mode kun alternative elektra aŭ dizela trakciprincipo. Ĝi servu por tiri vartrajnojn longajn distancojn, sed ankaŭ sur la menciitaj senlineaj trakoj.
La 100 hibridaj manovro-lokomotivoj Toshiba HDB 800 estos konstruataj en Rostock. Ili similas laŭ aspekto kaj funkcia principo tiujn de Vossloh. Ankaŭ ĝi havas elektrajn motorojn, dizelan generatoron, akumulatoron kaj surtegmentan kurentodeprenilon. Senpera elektra trakcio ne estas antaŭvidata, sed principe ebla. Per tiu investo DB Cargo volas ŝpari dizeloleon kaj redukti forcejajn gasojn.

(Fonto/Quelle: DB Cargo)

Guido Brandenburg

Stück bestellt. Die Elektromotoren speisen alternativ ein Dieselgenerator oder ein Akku, der vom Generator oder mithilfe eines Stromabnehmers aus einer Fahrleitung geladen werden kann.
150 weitere wird Siemens liefern. Es geht um die Serie Vectron Dual Mode mit alternativ elektrischem oder Dieseltraktionsprinzip. Sie soll dazu dienen, Güterzüge über lange Strecken zu ziehen, aber auch auf den erwähnten nicht überspannten Gleisen.
Die 100 hybriden Rangierloks Toshiba HDB 800 werden in Rostock gebaut. Sie ähneln in Aussehen und Funktionsprinzip denen von Vossloh. Auch sie haben Elektromotoren, Dieselgenerator, Akku und einen Stromabnehmer auf dem Dach. Eine unmittelbare elektrische Traktion ist nicht vorgesehen, aber prinzipiell möglich.
Mit dieser Investition will die DB Cargo Dieselöl sparen und Treibhausgase reduzieren.

(trad. Brandenburg)

Kun bedaŭro ni anoncas la morton de nia fidela membro:

11-an de Februaro 2022
Horst Friedrich el Hattingen
en aĝo de 87 jaroj

Mit Bedauern zeigen wir den Tod unseres treuen Mitglieds an:

11. Februar 2022
Horst Friedrich aus Hattingen
im Alter von 87 Jahren

Redaktofino por FE 02/2022 estos la 15.05.2022		Redaktionschluss für FE 02/2022 ist der 15.05.2022	
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	E-Mail:	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