Fervoja Esperantisto

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

GEFA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 2 Aprilo - Junio 2022

Ripozanta forto

Ruhende Kraft



La vartrajna lokomotivo longas 24,49 m, la stokejo 25 m: ĉu hazardo aŭ adapto?
vd. paĝon 11

Die Güterzuglok ist 24,29 m lang, der Lokschuppen 25 m: Zufall oder passend gemacht?
s. Seite 11

Karaj gelegantoj 2
Malserioza nostalgio (daŭrigo) 3
Ursel Schrapp 10.11.1923 - 11.01.2022 7
„Nova“ fervojo inter Bavario kaj Turingio 8
Ĉasi krokodilojn en bohemiaj arbaroj 11
GEFA-anoncoj, redakcio 16

Liebe Leserinnen und Leser 2
Schräge Nostalgie (Fortsetzung) 3
Ursel Schrapp 10.11.1923 - 11.01.2022 7
Eine „neue“ Eisenbahn zwischen Bayern und Thüringen 8
Krokodile jagen in böhmischen Wäldern 11
GEFA-Mitteilungen, Redaktion 16



Karaj gelegantoj,

okaze en nia ĉiutaga gazeto elstaras artikoloj neatenditaj inter la semajnfina sporto kaj la lunda tristeco – kiel tiu pri Baarle, la urbeto sur la nederlanda-belga landlimo, kie ĉiutage evidentiĝas kiel banalaj estas la problemoj pri ŝtatlimo, se oni tutsimple ignoras ĝin – aŭ se oni kontraŭe klopodas trovi la avantaĝojn en tiu nesolvita aspekto de ŝtata sendependeco.

Baarle estis objekto de teritoriaj disputoj inter nobelulaj familioj, dum kiu malordige aldoniĝis 1830 la fondo de la belga ŝtato. La neceso difini kaj deklari limon siatempe estis ambaŭflanke agnoskita, sed kiam la geodeziistoj 1843 venis al Baarle, ili ekkonis la komplikecon de la situacio kaj decidis pli poste reveni – kion ili tamen forgesis ĝis 1974. Hodiaŭ nun tie situas du interplektitaj urbetoj, la belga Baarle-Hertog kaj la nederlanda Baarle-Nassau konsistantaj el 22 belgaj kaj 8 nederlandaj enklavoj.

La limo arbitre tratranĉas stratojn kaj domojn. Do okazas, ke oni eniras domon en Nederlando, kuiras sian tagmanĝon en Belgio kaj promenas el la belga ĝardenpordo kun sia hundo al la nederlanda parko aŭ prenas sian aŭton starantan duone en Belgio duone en Nederlando por veturi al magazeno kie en la nederlanda parto haveblas subvestoj dum la belga estas fermita pro koronvirusaj restriktoj.

Ruzaj Baarle-anoj vastigas fenestron en la nederlanda muro al pordo kaj ŝanĝas sian adreson, ĉar la impostoj en Nederlando malpli altas.

La afero funkcias, nelaste ĉar la eŭropa integriĝo faciligas neglekton de limoj. Baarle povas esti modelo – laŭdire israelaj administraciaj fakuloj jam sondis tie eblecojn por kunvivado de israelanoj kaj palestinanoj.

Liebe Leserinnen und Leser,

gelegentlich stechen in unserer Tageszeitung Artikel hervor, unerwartet zwischen dem Wochenendsport und der Montags-Tristesse – wie der über Baarle, das Städtchen auf der belgisch-niederländischen Grenze, wo sich jeden Tag wieder herausstellt, wie banal die Probleme mit einer Staatsgrenze sind, wenn man sie einfach ignoriert – oder wenn man sich im Gegenteil bemüht, die Vorzüge in diesem ungelösten Aspekt staatlicher Unabhängigkeit zu finden.

Baarle war ein Gegenstand territorialer Streitigkeiten zwischen Adelsfamilien, während derer 1830 die Gründung des belgischen Staats als Unordnungsfaktor hinzukam. Die Notwendigkeit, eine Grenze zu definieren und zu beschließen war beiderseits anerkannt, aber als die Landvermesser 1843 nach Baarle kamen, erkannten sie die Kompliziertheit der Lage und beschlossen später wiederzukommen – was sie bis 1974 aber vergaßen. Heute liegen dort nun zwei ineinander verschlungene Städtchen, das belgische Baarle-Hertog und das niederländische Baarle-Nassau, die aus 22 belgischen und 8 niederländischen Enklaven bestehen.

Die Grenze zerschneidet willkürlich Straßen und Häuser. Es passiert also, dass man ein Haus in den Niederlanden betritt, sein Mittagessen in Belgien kocht, durch die belgische Gartentür mit seinem Hund in einen niederländischen Park spaziert, oder sein Auto holt, das halb in Belgien, halb in den Niederlanden steht, um in ein Geschäft zu fahren, in dessen niederländischem Teil Unterwäsche zu haben ist, während der belgische wegen Corona-Auflagen geschlossen ist. Schlaue Baarle-Einwohner erweitern ein Fenster in der niederländischen Mauer zu einer Tür und wechseln ihre Adresse, weil die Steuern in den Niederlanden nicht so hoch sind.

Die Sache funktioniert, nicht zuletzt, weil die europäische Integration das Übersehen von Grenzen erleichtert. Baarle kann ein Modell sein – israelische Verwaltungsfachleute sollen

La suverena trankvileco en tiu loko direktas la atenton al Nord-Irlando, kie ĉe la limo al Irlando ĝi post jardekoj minacas perdiĝi.



Kore salutas

Guido Brandenburg

dort schon Möglichkeiten für das Zusammenleben von Israelis und Palästinensern sondiert haben.
Die souveräne Gelassenheit an diesem Ort lenkt den Blick auf Nord-Irland, wo an der Grenze zu Irland sie nach Jahrzehnten droht verloren zu gehen.

Es grüßt euch

Guido Brandenburg

Malserioza nostalgio

(daŭrigo el FE 1/2022)

(Je la fino de la unua parto retiriĝis la feriogastoj, la financaj malfacilaĵoj de fervoja kompanio atingis kulminon finiĝis 1907 en la unua bankroto.)

La 24-an de Januaro 1908 entrepreno el Flensburg transprenis la tutan heredaĵon de la kompanio (ne nur la fervojon sed ankaŭ kelkaj feriohotelojn). La entrepreno estis trompa konstruaĵo kaj tuj denove bankrotis. Fine du bankoj – unu el Tondern, alia el Hildesheim – estis posedantoj de la banloko.



Por kelka tempo la fervojo estis kliento de la elektrocentralo Amrum.
Für einige Zeit war die Bahn Kunde des Kraftwerks Amrum.

Unu el la lastaj investoj por servi la hotelojn de la kompanio estis elektrocentralo en Wittdün eklaborinta meze de la jaro 1907. Klientoj komence nur estis la menciitaj hoteloj por

Schräge Nostalgie

(Fortsetzung aus FE 1/2022)

(Zum Ende des ersten Teils zogen sich die Feriengäste zurück, erreichten die finanziellen Schwierigkeiten einen Höhepunkt und endeten 1907 im ersten Bankrott.)

Am 24. Januar 1908 übernahm ein Unternehmen aus Flensburg den gesamten Nachlass der Gesellschaft (nicht nur die Eisenbahn, sondern auch einige Ferienhotels). Das Unternehmen war jedoch eine betrügerische Konstruktion und ging gleich wieder in Konkurs. Schließlich waren zwei Banken – eine aus Tondern, eine andere aus Hildesheim – Besitzer des Badeorts.
Eine der letzten Investitionen, um die Hotels der Gesellschaft zu versorgen, war ein Kraftwerk in Wittdün, das Mitte des Jahres 1907 in Betrieb ging. Kunden waren anfänglich nur die erwähnten Hotels für die Lampen in den Gästezimmern und das Dorf Wittdün für seine Straßenlampen. Das reichte nicht für ein wirtschaftlich sinnvolles Investment. Daher erwachte nach dem zweiten Bankrott der Gesellschaft die Idee, die Eisenbahn zu elektrifizieren und mit der Oberleitung auch die anderen Dörfer zu versorgen. Die Hildesheimer Bank als Haupteigentümerin verkaufte die Eisenbahn an das Kraftwerk und dies begann, die Strommasten aufzubauen. Vom Juni 1909 verfügte die Bahn über drei elektrische Triebwagen, Straßenbahnen ähnlich – leiser als

nutri la lumujojn en la gastĉambroj kaj la vilaĝo Wittdün por siaj stratlampoj. Tio ne sufiĉis por ekonomie sencohava investo. Tiel post la dua bankroto de la kompanio vekiĝis la ideo elektrizi la fervojon kaj per la kontaktlineo prizorgi ankaŭ la aliajn vilaĝojn. La ĉefe posedanta banko de Hildesheim vendis la fervojon al la posedantoj de la elektrocentralo kaj tiu komencis instali la kurentomastojn. Ekde Julio 1909 la fervojo disponis pri tri elektraj motorvagonoj similaj al tramoj – malpli laŭtaj ol la vaporlokomotivoj kaj tial ankaŭ ne ĝenantaj la anasojn.

Unu paragrafo de la kontrakto plenumenda de la novaj posedantoj estis konstruo de aldona trako ĝis pli norda albordiĝa ponto. Tiu en Kniephafen pro troa sabloalfluo ne estis atingebla plu de grandaj ŝipoj. Kiel menciite la elektraj motorvagonoj staris pretaj en Julio. La funkcipermeso de la aŭtoritatoj venis je sezonofino fine de Septembro.

Ĉio funkciis perfekte en la nova sezono. Tiam la 10-an de Aŭgusto 1910 brulis la elektrocentralo. La maŝinoj estis saveblaj kaj la insulo rehavis kurenton post kvarmonata interrompo. Sed la posedantoj de la elektrocentralo ne estis asekuritaj sufiĉe kaj bankrotis. La fervojo plufunkciis sub provizora distrikta administracio, kiu tamen puŝis la komunumon Amrum transpreni la proprieton. Tion 1910 ĝi faris.

Pliaj uraganoj en Novembro kaj Decembro 1911 detruis trakon kaj kurentomastojn apud la norda albordiĝa ponto. Tio konvinkis la taskitan administracion konstrui protektan digon. 1913 ĝi estis preta.

En Aŭgusto 1914 komenciĝis la milito kaj ĉiuj gastoj forvojaĝis. Kiel pasaĝeroj de la fervojo restis la trupo de soldataj insulgardistoj. La distrikto pagis certan kompenson pro la mankantaj pasaĝeroj, sed la ŝuldoj kreskis.

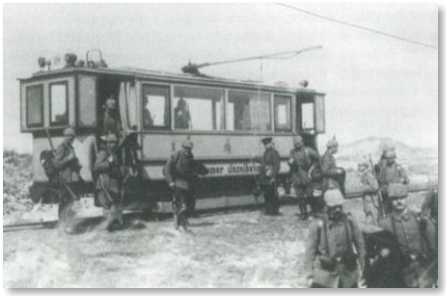
1918 la posedantoj de la elektrocentralo devis vendi siajn vapormaŝinojn. La restintaj karbogasaj motoroj kun generatoroj estis tro malforta por nutri krom la insulajn vilaĝojn ankaŭ la fervojon. Mankis ankaŭ karboj por la vaporlokomotivoj.

Dampflokomotiven und deshalb auch keine Störung für die Enten.

Eine Klausel des Vertrags, die die neuen Besitzer erfüllen sollten, war der Bau eines zusätzlichen Gleises bis zu einer weiter nördlichen Landungsbrücke. Die im Kniephafen war wegen Versandung nicht mehr von großen Schiffen erreichbar. Wie erwähnt standen die elektrischen Triebwagen im Juli bereit. Die Betriebserlaubnis der Behörden kam zum Schluss der Saison Ende September.

Alles funktionierte perfekt in der neuen Saison. Dann brannte am 10. August 1910 das Kraftwerk. Die Maschinen waren zu retten und die Insel hatte nach viermonatiger Unterbrechung wieder Strom. Aber die Besitzer des Kraftwerks waren nicht ausreichend versichert und gingen in Konkurs. Die Eisenbahn funktionierte unter vorläufiger Verwaltung des Kreises weiter, der aber die Gemeinde Amrum drängte, den Besitz zu übernehmen. Das machte sie 1910.

Weitere Orkane im November und Dezember 1911 zerstörten Gleis und Strommasten neben der nördlichen Landungsbrücke. Das überzeugte die zuständige Verwaltung, einen Schutzdeich zu bauen. 1913 war er fertig.



Trupo de insulgardistoj veturas fervoje.
Ein Trupp der Inselwache fährt Bahn.

Im August 1914 begann der Krieg und alle Gäste reisten ab. Als Fahrgäste der Eisenbahn blieb ein Trupp Soldaten als Inselwache. Der Kreis zahlte einen gewissen Ausgleich für die fehlenden Fahrgäste, aber die Schulden wuchsen.

La insulanoj denove veturis per ĉevalĉaro aŭ iris piede. Gastoj ĉiakaze ne plu venis.
1920 la enloĝantoj de Amrum kaj Föhr per plebiscito dicidis ne esti danoj sed germanoj kaj la bonstataj danoj aĉetintaj ĉiujn grandajn hotelojn sur la insulo rapide vendis ilin denove.
Minaco kontraŭ la fervojo nun venis de la ŝipkompanio WDR sidanta sur najbara insulo Föhr. Ĝi strebis kontroli la ŝiptrafikon inter firma tero, Föhr kaj Amrum. WDR kolektis monon, fondis akcian kompanion kaj aĉetis por 150.000 markoj la albordiĝejojn, la fervojon kaj la elektrocentralon. La novaj posedantoj devoligis sin plu funkciigi la fervojon sed ne havis intereson pri investo. La elektrocentralo restis tro malforta kaj la okaze trafikanta elektra motorvagono zorgis por malhelo en la vilaĝoj. La enloĝantoj riprocîs al la malŝatata najbaro la malemon investi, sed vane.
La kontaktlineo restis kiel energitransporta instalaĵo ĝis 1924. Tiam en Nebel kaj Norddorf ventoradaj generatoroj transprenis la nutradon.



La ventorada generatoro ĉe Nebel
Der Windrad-Generator bei Nebel

Restis la malemo investi. La stato de la fervojaj instalaĵoj fariĝis pli kaj pli mizera. La ŝiptrafikon inter Norddorf kaj Hörnum malfaciligis daŭra sabloalfluo.
Necesis plurfoje plilongigi la albordiĝan ponton el la jaro 1909 (1937 eĉ konstrui novan pli norde).
1922 la nova kompanio denove bankrotis. En Majo 1923 transprenis triopo el orienta Germanio la kompanion kun ĝenerala direktoro

1918 mussten die Besitzer des Kraftwerks ihre Dampfmaschinen verkaufen. Die verbliebenen Kohlegas-Motoren waren mit ihren Generatoren zu schwach, neben den Inseldörfern auch die Eisenbahn zu versorgen. Es fehlte auch Kohle für die Dampfloks.
Die Inselbewohner fuhren wieder mit Pferdewagen oder gingen zu Fuß. Gäste kamen ohnehin nicht mehr.
1920 beschlossen die Einwohner von Amrum und Föhr nicht Dänen, sondern Deutsche sein zu wollen, und die wohlhabenden Dänen, die alle großen Hotels auf der Insel gekauft hatten, verkauften sie schnell wieder.
Eine Bedrohung für die Eisenbahn kam jetzt von der Schifffahrtsgesellschaft WDR, ansässig auf der Nachbarinsel Föhr. Sie strebte nach der Kontrolle des Schiffsverkehrs zwischen dem Festland, Föhr und Amrum. Die WDR sammelte Geld, gründete eine Aktiengesellschaft und kaufte für 150.000 Mark die Landungsbrücken, die Eisenbahn und das Kraftwerk. Die neuen Eigentümer verpflichteten sich, die Bahn weiterzubetreiben, hatten aber kein Interesse an Investitionen. Das Kraftwerk blieb zu schwach und der gelegentlich verkehrende Triebwagen sorgte für Dunkelheit in den Dörfern. Die Einwohner beklagten bei dem ungeliebten Nachbarn dessen Unwillen zu investieren, aber vergebens.
Die Oberleitung blieb als Einrichtung für den Energietransport bis 1924. Dann übernahmen in Nebel und Norddorf Windrad-Generatoren die Versorgung.
Die investive Unlust blieb. Der Zustand der Eisenbahnanlagen verkümmerte mehr und mehr. Den Schiffsverkehr zwischen Norddorf und Hörnum erschwerte dauernde Versandung.
Mehrfach waren Verlängerungen der Landungsbrücke aus dem Jahr 1909 notwendig (1937 sogar der Bau einer neuen weiter nördlich).
1922 war die neue Gesellschaft erneut bankrott. Im Mai 1923 übernahm eine Dreiergruppe aus Ostdeutschland die Gesellschaft, mit einem Geschäftsführer der schon bekannten

sendita de la jam konata WDR. Pro daŭra premo de la kuraca administracio Wittdün la kompanio riparis la Kniepsand-linion kaj priservis ĝin – du fojojn tage. La deficiton kovris la kuraca administracio Wittdün. Meze de la 1920-aj jaroj la kompanio eksperimentis per memkonstruita dizela motorvagono. Ĝi estis tro laŭta kaj postulis tro da riparojn.

Amasiĝis refoje la plendoj pri malfruoj, ne okazintaj veturoj, tro altaj biletoprezoj, tarifaj malregulaĵoj, mankanta diligento de la kunlaborantoj, korupcio, privata uzo de konstrumaterialo, ne flegita aspekto de la vagonoj.

1927 la ĉefa akciposedanto pro ŝuldoj perdis sian akcipaketon al komercisto en Sudafriko, kiu mortis 1929 kaj heredigis ĝin al 12 posteuloj majoritate en Berlin. De tiuj ilin 1931 aĉetis la ĝenerala direktoro de WDR. La ŝipkompanio WDR nun posedis la albordiĝajn pontojn kaj la fervojon - ĉilasta la malpli interesa posedaĵo. Pli laŭtiĝis la ĥoro de la plendantoj pri tro alta albordiĝa kotizo, neglektita vartado, neanoncitaj akcidentoj. La kompanio klopodis, sed la kosto de la riparoj superis ĝiajn eblojn. La menciitan novkonstruon de la albordiĝa ponto en Norddorf kaj la ligon al la trako devis pagi la insulaj vilaĝoj.



Stratoj ankoraŭ mankas, sed jam aperas aŭtomobiloj.
Straßen fehlen noch, aber schon tauchen Autos auf.

1920 sur la insulo aperis la unuaj privataj aŭtomobiloj (kvankam mankis ankoraŭ uzeblaj stratoj). 1933 establiĝis entrepreno kiu forluis aŭtomobilojn. Meze de la 1930-aj jaroj la nazia Reichsarbeitsdienst planis taluson por aŭtomobiloj al Föhr kaj Amrum. La milito 1939

WDR. Wegen des dauernden Drängens der Kurverwaltung Wittdün reparierte die Gesellschaft die Kniepsand-Strecke und bediente sie – zweimal täglich. Das Defizit beglich die Kurverwaltung Wittdün. Mitte der 1920-er Jahre experimentierte die Gesellschaft mit einem selbstgebauten Dieseltriebwagen. Er war zu laut und verlangte zu viele Reparaturen.

Wiederum häuften sich die Beschwerden über Verspätungen, Zugausfälle, zu hohe Fahrpreise, tarifliche Unregelmäßigkeiten, fehlenden Einsatz der Mitarbeiter, Korruption, private Verwendung von Baumaterial, ungepflegtes Aussehen der Wagen.

1927 verlor der Haupaktionär wegen Schulden sein Aktienpaket an einen Kaufmann in Südafrika, der 1927 starb und sie an 12 Nachfolger mehrheitlich in Berlin vererbte. Von diesen kaufte sie 1931 der Geschäftsführer der WDR. Nun gehörten der Schifffahrtsgesellschaft die Landungsbrücken und die Eisenbahn – letztere das weniger interessante Eigentum. Der Protestchor über zu hohe Landungsgebühren, vernachlässigte Wartung, nicht gemeldete Unfälle wurde lauter. Die Gesellschaft bemühte sich, aber die Kosten der Reparaturen überstiegen ihre Möglichkeiten. Den erwähnten Neubau der Landungsbrücke Norddorf und die Anbindung an das Gleis mussten die Inseldörfer bezahlen.

1920 erschienen auf der Insel die ersten Automobile (obwohl noch benutzbare Straßen fehlten). 1933 gründete sich ein Unternehmen zum Autoverleih. Mitte der 1930-er Jahre plante der NS-Reichsarbeitsdienst einen Damm für Autos nach Föhr und Amrum. Der Krieg 1939 beendete das Projekt. Aber das Auto wurde Konkurrent der Bahn – auch auf der Insel.

Aus Geldmangel vernachlässigte Reparaturen erzwangen eine Verminderung der Geschwindigkeit auf 10 km/h und führten zu Vorbereitungen für den Bau einer Straße, die für Busverkehr tauglich war. Anfang 1939 kaufte die WDR einen gebrauchten Bus und Schritt für Schritt wich das Gleis einer Straße. Der 1. Juli

finis la projekton. Sed la aŭtomobilo fariĝis konkuranto de la fervojo - ankaŭ sur la insulo. Pro monomanko neglektitaj riparoj devigis redukti la rapidon al 10 km/h kaj instigis preparojn por konstruo de strato konvena por aŭtobustrafiko. Komence de la sezono 1939 WDR aĉetis uzitan aŭtobuson kaj paŝon post paŝo la trako cedis al strato. La 1-a de Julio markas la finon de la malfeliĉa insula fervojo.
Kio hodiaŭ ankoraŭ memorigas pri la fervoja epizodo, estas la malserioza nostalgia trajno videbla sur la titolpaĝo de la pasinta eldono.

(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)

Guido Brandenburg

markierte das Ende der unglücklichen Inselbahn.



La aŭtobuso estas la fino de la insula fervojo.
Der Bus ist das Ende der Inselbahn.

Was heute noch an die Eisenbahn-Episode erinnert, ist der schräge Nostalgiezug, der auf der Titelseite der vorherigen Ausgabe zu sehen war.

(trad. Brandenburg)

Ursel Schrapp 10.11.1923 - 11.01.2022



Ursel Schrapp 10.11.1923 - 11.01.2022

Leise verließ uns Ursel Schrapp, eine langjährige Freundin unserer Familie, Teilnehmerin unzähliger Esperanto-Kongresse, Stütze und aktives Mitglied der Gruppe Münster, Witwe von Joachim, nach dessen Tod sie aus der gemeinsamen Wohnung im Eisenbahner-Viertel Schmittingheide nach Handorf gezogen war, wo sie ein Haus für Betagte gewissermaßen mitgründete. Sie konnte dort selbständig in der Gesellschaft Gleich- oder Ähnlichaltriger leben und pflegte ihre Beziehungen zu Familie und Freunden. Ein gelegentlicher Besuch unserer Gruppentreffen und ein gelegentliches Gespräch belegte ihr waches Interesse an der umgebenden Welt im Allgemeinen und den Esperantisten im Besonderen. Es war ein Mai-Spaziergang, als wir uns das letzte Mal trafen, das letzte Mal auch mit Thea und Manfred Retzlaff, der schon sehr krank war. Wir alle genossen die Natur, den Kaffee und das gute Wetter.
Ursel war 98 Jahre als sie starb. Den Übergang von der Wohnung in das Pflegeheim im

Mallaŭte forlasis nin Ursel Schrapp, multjara amikino de nia familio, partoprenantino de sennombraj Esperanto-kongresoj, apoganto kaj aktiva membro de la grupo Münster, vidvino de Joachim, post kies morto ŝi estis translokiĝinta el la komuna loĝejo en la fervojista kvartalo de Schmittingheide al Handorf, kie ŝi kvazaŭ kunfondis domon por maljunuloj. Ŝi povis tie vivi memstare en socieo de sam- aŭ similaĝuloj kaj flegis siajn rilatojn al familio kaj geamikoj. Okaza vizito al niaj grupkunvenoj kaj okaza konversacio pruvis ŝian vekan intereson pri la ĉirkaŭa mondo ĝenerale kaj la esperantistoj speciale. Estis maja promeno kiam ni lastfoje renkontiĝis, lastfoje ankaŭ kun Thea kaj la jam tre malsana Manfred Retzlaff. Ni ĉiuj ĝuis la naturon, la kafon kaj la bonan veteron.

Ursel estis 98-jara kiam ŝi forpasis. La transiron de la loĝejo al la flegejo en la apuda domo ŝi estis atendinta. Tamen por mi ĝi tamen estis surprizo kaj mi bedaŭras, ke mi ne pli ofte alparolis ŝin por babili pri pasintaj tempoj.

Ni kondolencas al ŝiaj gefiloj kaj ties familioj

Nachbarhaus hatte sie erwartet. Für mich war er trotzdem eine Überraschung und ich bedaure, dass ich sie nicht öfter angesprochen habe, um über vergangene Zeiten zu plaudern.

Wir kondolieren ihren Söhnen und ihrer Tochter und deren Familien.



Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

„Nova“ fervojo inter Bavario kaj Turingio

Se vi jam kelkan tempon estas leganto de FE, vi verŝajne memoros, ke mi okaze skribas artikolojn pri limtranspaŝaj fervojoj. Se temis pri iamaj linioj, ili ofte post la reunuiĝo de Germanio restis eksfunkciigitaj. Hodiaŭ tamen temu pri linio, kiu ĝis 1945 estis en funkcio kaj reestas depost 1991. Mi celas la dutrakan ĉeflinion de Schweinfurt tra Mellrichstadt al Eisenach. La lastaj haltejoj estis en oriento (Turingio) Rentwertshausen kaj Mühlfeld en okcidento (Bavario). Iam trafikis tie 15/16 trajnoj en ambaŭ direktoj. En somero 1939 longdistanca eksprestrajno veturis de Berlin al Stuttgart, plie 4 eksprestrajnoj (inter ili unu kun kursvagono al Napolo), 3 rapidtrajnoj kaj 6 resp. 7 regionaj trajnoj. La trafiko plufunkciis

Eine „neue“ Eisenbahn zwischen Bayern und Thüringen

Wenn Sie schon einige Zeit Leser/-in des FE sind, werden Sie sich wahrscheinlich erinnern, dass ich gelegentlich Artikel über grenzüberschreitende Eisenbahnen verfasst habe. Wenn es um ehemalige Strecken ging, waren sie oft nach der Wiedervereinigung Deutschlands eingestellt geblieben. Heute soll es aber um eine Linie gehen, die bis 1945 in Funktion war und es seit 1991 wieder ist. Ich meine die zweigleisige Hauptbahn von Schweinfurt über Mellrichstadt nach Eisenach. Die letzten Haltepunkte waren im Osten (Thüringen) Rentwertshausen und Mühlfeld im Westen (Bayern). Früher verkehrten dort 15/16 Züge in beiden Richtungen. Im Sommer 1939 fuhr ein Fernschnellzug von Berlin nach Stuttgart,

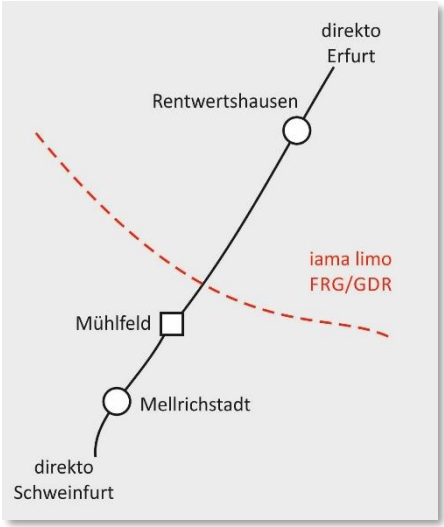
ĝis Julio 1945 ĉar la teritorio ĝis tiu tempo estis okupata de la usona armeo. Post transdono de Turingio al la soveta armeo ĉesis la trafiko. La lasta „trajno“ trans la limon al Bavario estis sola lokomotivo kiu nur kun trukoj kaj en granda danĝero povis reveni al sia hejma deponejo ĉar sovetaj soldatoj intertempe baris la trakojn. Sude de Mellrichstadt la germana armeo estis detruinta kelkajn pontojn. Tiel estis neeble veturi de Schweinfurt al Mellrichstadt kaj plue.

Daŭris ankoraŭ ĝis 1991 ĝis sur tiu linio denove veturis trajnoj. La dua trako sur la okcidenta flanko estis forprenata en la 1960-aj jaroj. Sur la orienta la trakoj jam de la limo ĝis Rentwertshausen estis demuntitaj.



La aŭtoro sondas la terenon sur signalila masto el la jaro 1945.
Der Autor sondiert das Terrain auf einem Signalmast aus dem Jahr 1945
(foto: Walter Ullmann)

En miaj fontoj troviĝas foto montranta malpezan drezinon de trakdistriktestro, kiu ankoraŭ povis veturi ĝis la trakfina baraĵo ĉe la tiama limo. Depost 1972 – specife en la trafikintertraktoj de ambaŭ germanaj ŝtatoj - weiterhin 4 Schnellzüge (darunter einer mit Kurswagen nach Neapel), 3 Eilzüge und 6 bzw. 7 Personenzüge. Der Verkehr wurde bis Juli 1945 aufrechterhalten, weil das Gebiet bis zu diesem Zeitpunkt von der amerikanischen Armee besetzt war. Nach Übergabe Thüringens an die sowjetische Armee endete der Verkehr.



Der letzte „Zug“ über die Grenze nach Bayern war eine einzelne Lok, die nur mit Tricks und unter großer Gefahr zum Heimatbetriebswerk zurückkehren konnte, weil zwischenzeitlich sowjetische Soldaten die Gleise versperrten.

Südlich von Mellrichstadt hatte die Wehrmacht noch einige Brücken zerstört. Von Schweinfurt nach Mellrichstadt und darüber hinaus zu fahren, war damit unmöglich geworden.

Es dauerte noch bis 1991 bis auf dieser Strecke wieder Züge verkehrten. Das zweite Gleis wurde auf westlicher Seite in den 1960-er Jahren abgebaut. Auf der östlichen waren die Gleise bereits von der Grenze bis Rentwertshausen demontiert. In meinen Quellen findet sich ein Foto, das die leichtgewichtige Draisine eines Bahnmeisters zeigt, die noch bis zum Prellbock an der damaligen Grenze fahren konnte. Seit 1972 bemühte sich – insbe-

politikistoj de FRG en kontakto kun administracioj de GDR klopodis pri remalfermo de la fervoja konekto, sed vane.

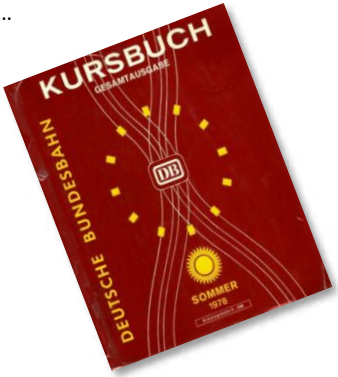


Spuro de riparlaboroj ĉe limproksima ponto
Spuren von Reparaturarbeiten an einer grenznahen Brücke
(foto: Walter Ullmann)

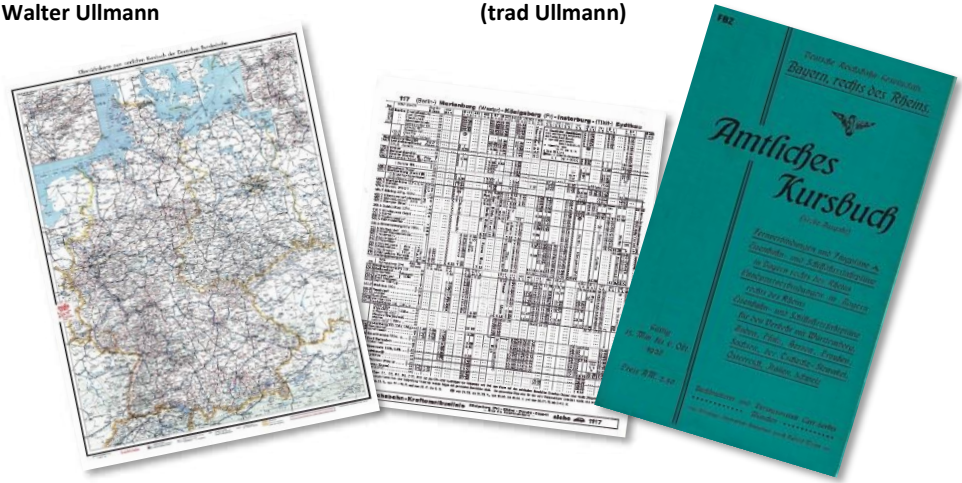
Post la reunuiĝo la breĉofermo tuj reestis sur la tablo. Dum nia vizito en Septembro 1990 – dimanĉe - oni jam laboris ĉe malgranda ponto. Inaŭgurata la reinstalita interligo estis la 28-an de Septembro 1991. La iama haltejo Mühlfeld, kie estis regejo, estis fermita.
En mia lasta horaro de 2008 trafikis sur tiu linio (KB 915) labortage 21, sabate kaj dimanĉe 19 pasaĝeraj trajnoj.
La aŭtoro bedaŭras, ke li ankoraŭ ne veturis sur tiu linio, sed havas la firman intencon …

Walter Ullmann

sondere während der Verkehrsverhandlungen zwischen beiden deutschen Staaten - Politiker der BRD in Kontakten mit den Behörden der DDR um eine Wiedereröffnung der Bahnverbindung, jedoch vergeblich.
Nach der Wiedervereinigung war der Lückenschluss sofort wieder auf dem Tisch. Während unseres Besuchs im September 1990 - an einem Sonntag - arbeitete man gleich hinter der Grenze bereits an einer kleinen Brücke. Eingeweiht wurde die wiederhergestellte Verbindung am 28.09.1991. Der ehemalige Haltepunkt Mühlfeld, an dem sich ein Stellwerk befunden hatte, war aufgelassen.
In meinem letzten Kursbuch von 2008 verkehrten auf dieser Strecke (KB 915) arbeitstäglich 21, samstags und sonntags 19 Reisezüge.
Der Autor bedauert, dass er noch nicht auf dieser Strecke gefahren ist, hat aber die feste Absicht …



(trad Ullmann)





Beroun – la kutima konfuzo antaŭ, dum kaj post la grupfoto
Beroun - die übliche Konfusion vor, während und nach dem Gruppenfoto

Ĉasi krokodilojn en bohemiaj arbaroj

La trajno al Prago ankoraŭ atendas sian foriro-horon dum mi sidas respirante en la klimatizita vagono kaj pensas pri la pasintaj kongresaj tagoj. Ili estis tagoj varmaj je atmosfero kaj varmaj je temperaturo – ne imageble por germano ĵus vekiĝinta el vintra dormo kaj alveninta kompreneble kun la plej dikaj vestaĵoj el la hejma ŝranko. Nur tri ĉemizoj iel konvenaj troviĝis en la kofro, portataj kun kaŝa espero ne tro ofendi la nazojn de la kunkongresanoj …
La kongresprogramo sekvis la tradician koreografion kun fakaj kaj turismaj elementoj, ekskursoj kaj vesperoj. Do kio okazis unue kaj kio laste?
Unue Anna Abelovská abelece ĉirkaŭzumis nin en la akceptejo zorgante por senerara provizado per dokumentoj, kuponoj kaj ĉambroj. Laste ŝi faris same en la hotela enirejo adiaŭante nin kun varmaj vortoj kaj donacamasoj.

Krokodile jagen in böhmischen Wäldern

Der Zug nach Prag wartet noch auf seine Abfahrtszeit, während ich nach Luft schnappend im klimatisierten Wagen sitze und an die vergangenen Kongresstage denke. Es waren warme Tage nach Stimmung und nach Temperatur – nicht vorstellbar für einen Deutschen, der gerade aus dem Winterschlaf erwacht selbstverständlich mit den dicksten Winterkleidern aus dem heimischen Schrank angekommen war. Nur drei halbwegs angemessene Hemden fanden sich im Koffer, getragen mit der stillen Hoffung, die Nasen der anderen Kongressteilnehmer nicht zu sehr zu beleidigen …
Das Kongressprogramm folgte der traditionellen Choreografie mit fachlichen und touristischen Elementen, Exkursionen und Abenden. Was also geschah zuerst und was zuletzt?

Kaj intere – ni ĝuis kaj kleriĝis. Kleriga certe estis la abunda serio de fakprelegoj pri historiaj (nostalgiaj) kaj estontecaj (kuraĝigaj) aspektoj de la fervojoj, kleriga la paroliga Esperanto-kurso de la sperta Kristin Tytgat – malfacila tasko sub kondiĉoj de ne ĉiam fidinda programsinsekvo.

Kleriga ankaŭ estis la brila prezento de la gastiganta urbo Beroun transprenita de Petro Chrdle, kiu kvankam ne Beroun-ano tre bone konas ne nur la urbon sed pli bone eĉ la riveron kiu ĝin trafluas.[1]

Klerigan deserton mi nomus la ekskurson al la nova centra regejo de Prago, parte funkcianta - parte en konstruo, sed jam hodiaŭ postulanta repektplenan mallevon de la voĉo ne nur en la salono de la trajntrafikestroj. Apartan dankon meritas Jaroslav Matuška, kiu malfermis por ni la pordon al tiu signalteknika sanktejo kaj brave interpretis niajn malfacilajn demandojn.



Super la trakplano estas muntitaj la kajo-gardaj ekranoj.
Über dem Gleisplan sind die Monitore für der Bahnsteigüberwachung montiert.

La tradicia tuttaga ekskurso kondukis nin en la historion de Bohemio kaj de ĉeĥaj lokomotivoj – iom kleriga sed ĉefe amuza programero laŭ mia opinio. Křikovlát, fortike aspektanta sed neniam serioze sieĝita, servis kiel ĉaskastelo al la bohemiaj dukoj kaj reĝoj.

Zuerst summte Anna Abelovská wie eine Biene um uns herum, um für eine fehlerfreie Versorgung mit Unterlagen, Coupons und Zimmern zu sorgen. Zuletzt machte sie das gleiche im Hotel-Foyer und verabschiedete uns mit warmen Worten und Bergen von Geschenken.



Bodo kaj Andrea ĉiam deĵoras.
Bodo und Andrea sind immer im Dienst.

Und inzwischen – haben wir genossen und uns gebildet. Bildend war sicher die reichhaltige Serie von Fachvorträgen über historische (nostalgische) und zukunftsorientierte (ermutigende) Aspekte der Eisenbahnen, bildend war der sprachpraktische Esperanto-Kurs der erfahrenen Kristin Tytgat – eine schwierige Aufgabe unter den Bedingungen einer nicht immer vertrauenswürdigen Programmreihenfolge.

Bildend war auch die brillante Vorstellung der gastgebenden Stadt Beroun, übernommen von Petr Chrdle, der obwohl kein Einwohner

[1]) La rivero Berounka trapasas ne nur Beroun sed ankaŭ la urbeton Dobřichovice, la sidejon de lia eldonejo Kava-Pech. En la jaro 2002 ĝi per inundo forrabis konsiderindan parton de la librostoko. En la jaro 2013 preskaŭ tio estus ripetiĝinta.

Hodiaŭ ĝi servas kiel filmkuliso kun plasto-ŝinkoj, artefarita nebulo kaj grandioze kostumitaj aktoroj: „Paŭzo! Paŭzo ĝis tiuj turistoj estas malaperintaj!“.



Apetitigaj sed nemanĝeblaj – nutraĵrekvizitoj en la kastela korto
Appetitlich aber ungenießbar – Essensrequisiten im Schlosshof

Mirigaj la biblioteko, la kapelo, la karcero kaj diversaj turmentiloj. Dramaturgie impresa ankaŭ la kulmina sceno en la malluma gastejo: Pro haro la titolo de tiu-ĉi raporteto estintus „kongresanino de horloĝo mortbatita“. La mezepoko estis kruda kaj kruela tempo.

Mi ne vetus ĉu la tereno de la fervoja muzeo en Lužná u Rakovníka estas pli granda ol la samnoma vilaĝo. Ĉiakaze ĝi estas enorma kaj la fervojaj veturiloj sennombraj, almenaŭ por nepreparita turisto. Dum mi laŭiris unu el la vartrajnaj vaporlokomotivoj povante pasi ĝin nek antaŭe nek malantaŭe mi havis du demandojn: Ĉu oni konstruis la remizan halon konvena por la lokomotivo aŭ inverse kaj kial von Beroun, nicht nur die Stadt sehr gut kennt, sondern besser noch den Fluss, der sie durchfließt.[2]

Ein bildendes Dessert würde ich den Ausflug zum neuen Zentralstellwerk von Prag nennen, teilweise schon in Betrieb – teilweise im Bau, das aber schon heute nicht nur im Bedienraum der Fahrdienstleiter ein respektvolles Absenken der Stimme fordert. Ein besonderes Dankeschön verdient Jaroslav Matuška, der uns die Tür in dieses signaltechnische Heiligtum geöffnet und tapfer unsere schwierigen Fragen übersetzt hat.

Der traditionelle Tagesausflug führte uns in die Geschichte Böhmens und der tschechischen Lokomotiven – ein etwas bildender, in erster Linie aber amüsanter Programmpunkt nach meiner Meinung. Křikovlát, wehrhaft aussehend, aber nie ernsthaft belagert, diente den böhmischen Herzögen und Königen als Jagdschloss. Heute dient es als Filmkulisse mit Plastikschinken, Kunstnebel und großartig kostümierten Schauspielern: „Pause! Pause bis diese Touristen verschwunden sind!“. Erstaunlich die Bibliothek, die Kapelle, das Gefängnis und diverse Folterinstrumente. Dramaturgisch eindrucksvoll auch der szenische Höhepunkt in der dunklen Gaststätte: Um ein Haar wäre der Tilel dieses kleinen Berichts gewesen: „Kongressteilnehmerin von Wanduhr erschlagen“. Das Mittelalter war eine rohe und grausame Zeit.

Ich würde nicht wetten, ob das Gelände des Eisenbahnmuseums in Lužná u Rakovníka größer ist als das gleichnamige Dorf. In jedem Fall ist es enorm und sind die Eisenbahnfahrzeuge zahllos, zumindest für einen unvorbereiteten Tourist. Als ich eine der Güterzug-Dampfloks entlanglief und weder vorn noch hinten an ihr vorbeischlüpfen konnte, kamen mir zwei Fragen: Ob man den Lokschuppen passend für die Lokomotive gebaut hat oder umgekehrt und warum die modernen elektrischen und

[2]) Der Fluss Berounka durchquert nicht nur Beroun, sondern auch das Städtchen Dobřichovice, dem Sitz seines Verlags Kava-Pech. Im Jahr 2002 stahl er ihm durch eine Flut einen wesentlichen Teil seines Bücherbestands. Im Jahr 2013 hätte sich das fast wiederholt.

la modernaj elektraj kaj dizelaj gefratoj kompare efikas tiel banalaj. Ambaŭ demandojn ankaŭ la gvidanto Ladislav Hakl ne sukcesis respondi kontentige.



Notičky – la „muziknotetoj“
Notičky – die „Musiknötchen“

Sed ni direktu la atenton al ĝuo kaj amuzo, al la ampleksa distra programo kun preskaŭ ĉiuvespera muziko. Regalis nin la „senproblema“ trupo jam konata el Vroclavo, kie la okopo akompanis nin dum la odra ŝipekskurso. Faris tion ankaŭ latunblovantaj rondĉapuloj per ĵazmuzika ŝtormo kun akrobataj elementoj, vilaĝane kostumita grupo kun biertendaj kantoj kaj la „Muziknotetoj“, gaja ensemblo, pri kiu ankoraŭ nun en retrospektivo mi miras: Eble kvardek gejunuloj, antaŭ la pordo ankoraŭ en sovaĝa perturbo de lerneja klaso, enirante la salonon sekvis striktan planon kaj ofertis perfekte aranĝitan, dinamikan, kompaktan, senpaŭzan trikvaronhoron. Enkondukoj kaj komentoj estus fuŝintaj la fluon. Ĉiakaze ne necesis kompreni la tekstojn. Probable temis pri la aĝtipaj fanfaronoj de la knaboj kaj incitetoj de la knabinoj. Sed vere admirinda estis la komuna prezento de kumulitaj individuaj talentoj. Kiom da ekzercado, trejnado, disciplino, sindonemo estis necesaj por atingi tiun nivelon?

Nelaste, sed tamen laste mi laŭdu la orgeniston de Sankta Jakobo. La ŝanco observi organiston „dum laboro“ estas malofta. Kutime lia loko ja estas sur la balkono super la kapoj de la preĝantoj. En Sankta Jakobo la klavaro estas dividita disde la orgenflutoj kaj direktas ilin ĉu magie ĉu elektronike el distanco. Tiu unika dieselgetriebenen Brüder und Schwestern im Vergleich so banal wirken. Beide Fragen konnte unser Gruppenleiter Ladislav Hakl nicht befriedigend beantworten.

Aber richten wir den Blick auf Genuss und Spaß, auf das umfangreiche Vergnügungsprogramm und die fast allabendliche Musik. Es bediente uns die „problemlose“ Truppe, die wir schon aus Breslau kannten, wo uns die acht bei dem Schiffsausflug auf der Oder begleitet hatten. Das gleiche machten blechblasenden Rundhüte mit einem Sturm aus Jazzmusik und und akrobatischen Elementen, eine dörflich kostümierte Gruppe mit Bierzeltliedern und die „Musiknötchen“, ein fröhliches Ensemble, über das ich noch in der Rückschau staune: Vielleicht vierzig Jugendliche, vor der Tür noch in wilder Unordnung einer Schulklasse, folgten nach Betreten des Saals einem strikten Plan und boten eine perfekt arrangierte, dynamische, kompakte, pausenlose Dreiviertelstunde. Einführungen und Kommentare hätten den Fluss verdorben. Die Texte zu verstehen war ohnehin nicht notwendig. Vermutlich ging es um die alterstypischen Angebereien der Jungs und die kleinen Sticheleien der Mädchen. Aber wirklich bewundernswert war die gemeinsame Vorstellung vereinter individueller Talente. Wieviel Übung, Training, Disziplin und Aufopferung waren notwendig, um dieses Niveau zu erreichen?

Nicht zuletzt, aber doch zum Schluss muss ich den Organisten von St. Jakob loben. Die Chance einem Organisten „bei der Arbeit“ zuzusehen ist selten. Gewöhnlich ist sein Platz ja über dern Köpfen der Betenden. In St. Jakob sind die Manuale von den Orgelpfeifen getrennt und steuern diese durch Magie oder Elektronik aus der Ferne. Diese einmalige Gelegenheit hat es uns erlaubt zu sehen wie es möglich ist, ein Orchester aus einem einzigen Instrument zu locken, ein Konzert mit barocker Schwere zu Gehör zu bringen, gleichzeitig drei Melodien mit Begleitung zu spielen: Mit zwei Füßen und zwei Händen mit je fünf Fingern.

okazo permesis al ni vidi kiel eblas logi orkestron el unu sola instrumento, kiel aŭdigi koncerton kun baroka pezo, kiel ludi samtempe tri melodiojn kun akompano: per du piedoj kaj du manoj kun po kvin fingroj. La fina komuna halelujo ankaŭ celis festi la organiston.

Klerigon kaj amuzon ni traktis. Ni ne tute forgesu laboron. Okazis estrarkunsido(j), komitatkunsido kun (re-)elektoj, kunvenoj de faka komisiono kun la fake aplika kaj la terminologia sekcioj. Ĉiuj sekvis siajn striktajn planojn kaj alportis la esperitajn rezultojn sen vere viglaj diskutoj.



Ladislav partoprenas el hejma kvaranteno.
Ladislav ist aus der häuslichen Quarantäne zugeschaltet.

Iom ŝanĝis tion la „Movadaj Aferoj“ lokitaj en la lasta komuna posttagmezo, dum kiuj tamen trabrilis la teruraĵoj okazantaj ĉe la proksimaj ukrainaj najbaroj kaj kiujn kun singarda solidareco estis komentinta la flago sur la titolpaĝo de la federacia bulteno. Ĉu tio ne kontraŭas la statute preskribitan neŭtralecon, leviĝis la demando. Neŭtraleco ne signifas senvorte akcepti ŝtatan agreson kontraŭ internacia juro, estis resume la respondo. Ne temas pri kondamni alinacianojn sed kondamni militon kaj esti sur la flanko de ties viktimoj.

Laŭdojn kaj dubojn provokis la projekto VERDEN, surtrakigita komune kun aliaj asocioj kaj kunordigata de UEA – laŭdojn, ĉar ĝi per la daŭripovo trafas la ĝustan temon kaj tiel sukcesis atingi subtenon kiel Erasmus-projekto, dubojn ĉar ne klaras kiun intencon ĝi krome

Das finale gemeinsame Halleluja sollte auch den Organisten feiern.

Bildung und Vergnügen haben wir behandelt. Wir sollten nicht ganz die Arbeit vergessen. Es fanden Vorstandssitzung(en), Komiteeversammlung mit (Wieder-)Wahlen, Workshops der Fachkommission mit Fachanwendungs- und mit Terminologiesparte statt. Alle folgten ihren strikten Plänen und brachten die erhofften Ergebnisse ohne wirklich lebhafte Diskussionen.

Etwas änderten das die „Angelegenheiten der Bewegung“, auf den letzten gemeinsamen Nachmittag gelegt, bei denen trotzdem die schrecklichen Dinge durchschienen, die bei unseren nahen ukrainischen Nachbarn geschehen und die mit vorsichtiger Solidarität die Flagge auf der Titelseite der Föderationszeitung kommentiert hatte. Ob das nicht gegen die in der Satzung geforderte Neutralität verstieße, kam die Frage. Neutralität hieße nicht, staatliche Aggression gegen internationales Recht schweigend zu akzeptieren, war zusammenfassend die Antwort. Es ginge nicht darum, Angehörige einer anderen Nation zu verurteilen, sondern den Krieg, und darum, auf der Seite seiner Opfer zu stehen.

Lob und Zweifel rief das Projekt VERDEN hervor, das gemeinsam mit anderen Verbänden und koordiniert von UEA auf das Gleis gesetzt wurde – Lob, weil es mit der Nachhaltigkeit das richtige Thema gefunden und damit die Förderung als Ersamus-Projekt erreicht hat, Zweifel, weil nicht klar ist, welche Intention es darüberhinaus verfolgt. Soll beispielsweise die Umfrage über Eisenbahnen und Nachhaltigkeit als Grundlage für Untersuchungen dienen und konkrete Anregungen ergeben? Kann eine im Internet zugängliche Datensammlung über Bahnreisen mit Fahrrad eine verlässliche Quelle für die Planung solcher Unternehmungen sein? Beeinflusst das Bewusstsein der Nachhaltigkeit die Entscheidung der Kongressteilnehmer wie sie den Ort des Kongresses erreichen? Schließlich soll das Projekt mehr sein als eine kleine Welle, die ein

volas realigi. Ĉu ekzemple la enketo pri fervojoj kaj daŭripovo servu kiel bazo de esploroj kaj celas rezultigi konkretajn sugestojn? Ĉu la rete alirebla datumkolekto pri fervojaj vojaĝoj kun biciklo povas esti fidinda fonto por plani tiajn entreprenojn? Ĉu la konscio pri daŭripovo influas la decidon de la kongresanoj kiel atingi la kongreslokon? Finfine la projekto estu pli ol ondeto de ŝtono ĵetita enakven. La prezidantino promesis pliajn klarigojn.

La koronviruson fuŝintan du ĉeestajn kongresojn de IFEF ankaŭ 2022 ne eblis forgesi – malpli pro la diferencaj reguloj pri masko kaj distancoj en gastiganta Ĉeĥio kaj la landoj de la kongresanoj. Estis la sorto de la bedaŭrinda Ladislav Kovař, kiun kaptis tiu malbenita estaĵo ĝuste en la plej malkonvena momento en la semajno antaŭ la kongreso. Nun la LKK-prezidanto sidis en sia hejma karcero, povis sekvi jen tiun, jen tiun programeron sendatan en la retbabilejon kaj amarmiene akcepti la resanigajn dezirojn de la bonhumoraj kongresanoj.

Kara Ladislav, ni danke ricevis viajn salutojn en la kvina kongresa bulteno kaj ĝuis la aranĝon ĉiam konsciante pri via rolo en ĝia preparo.

Guido Brandenburg

ins Wasser geworfener Stein macht. Die Präsidentin hat weitere Erklärungen versprochen.

Das Corona-Virus, das zwei Präsenzkongresse der IFEF verdorben hat, war auch 2022 nicht zu vergessen – weniger wegen der unterschiedlichen Regeln zu Masken und Abstand im gastgebenden Tschechien und den Ländern der Kongressteilnehmer. Es war das Schicksal des bedauernswerten Ladislav Kovař, den dieses verfluchte Ding ausgerechnet im schlechtesten Moment erwischte, in der Woche vor dem Kongress. Nun saß der Vorsitzende des Vorbereitungskomitees im heimischen Gefängnis, konnte mal diesen, mal jenen Programmpunkt verfolgen, der in den Chatroom übertragen wurde, und konnte mit bitterer Miene die Genesungswünsche gutgelaunter Teilnehmer entgegennehmen.

Lieber Ladislav, wir haben dankend deine Grüße im fünften Kongress-Bulletin erhalten und die Veranstaltung genossen, immer im Bewusstsein deiner Rolle in ihrer Vorbereitung.

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 03/2022 estos la 15.08.2022		Redaktionschluss für FE 03/2022 ist der 15.08.2022	
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