Fervoja Esperantisto

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

GE FA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 4 Oktobro - Decembro 2022

Schräger Aufzug?

Oblikva lifto?



La funikularo ŝparas penan ascendon sur la rokon Ehrenbreitstein. (foto: Alfred Schubert)
vd. paĝon 3

Die Standseilbahn erspart einen mühevollen Aufstieg zum Felsen Ehrenbreitstein. (Foto: Alfred Schubert)
s. Seite 3

Karaj gelegantoj 2
Bad Ems 2022 3
Innotrans revekita 5
Historio 8
Projektoj por la estonto 10
GEFA-anoncoj, redakcio 12

Liebe Leserinnen und Leser 2
Bad Ems 2022 3
Innotrans aufgeweckt 5
Geschichte 8
Projekte für die Zukunft 10
GEFA-Mitteilungen, Redaktion 12



Karaj gelegantoj,

ĉu iri pro tria, ĉu pro kvara vakcino al kuracisto? Ĉu elekti longe enkondukitan substancon, ĉu adaptitan al novaj variantoj? Ĉu infektiĝo antaŭ pli ol ses monatoj protektas kiel kvara vakcino? Kian maskon porti en regiona, kian en longdistanca trajno? Ĉu la hospitala personaro jam denove suferas pro troŝarĝo kaŭzitan de multaj infektitoj inter pacientoj kaj gekolegoj? Ĉiutagaj demandoj kiujn ni renkontas en televido, radio kaj gazetaro kaj kiuj dokumentas ke la viruso estas ĵus revenanta el sia somera sidejo.

Konsiderante tion la esperantistoj el grupoj kaj asocioj hezite renkontiĝas, longan tempon vidintaj sin reciproke nur sur komputila ekrano. Bonkondute oni sidas en distanco, regule aerumas kaj traktas siajn manojn per desinfektaj likvaĵoj.

Volonte ni ankaŭ bonvenigas alilingvanojn.

Eksterlandaj vizitantoj alportas koloron en la grupojn. Kio pli povus motivigi kaj kuraĝigi en nia agado ol gastigo de internaciaj vojaĝantoj? Bona afero unuflanke. Aliflanke ni spertas ke tio ne nur signifas kontakton al homoj kun alia gepatra lingvo sed ankaŭ kun alia perspektivo al la pandemio.

En la unuaj lecionoj de la Esperanto-kurso ni lernas, ke la Internacia Lingvo ebligas interinterŝanĝon, sed ke por interkompreniĝo necesas ankaŭ konscii pri preferoj de gasto kaj gastiganto, kiuj eventuale estas diferencaj - eble pro kulturo, eble pro religio aŭ mondkoncepto.

Majoritate la gastigantoj adaptiĝas, ĉar tutsimple ĉion malkutiman superas la intereso. Se tamen temas pri pandemio kaj kontraŭinfekta protekto decidas la individua bezono je sekureco. Testo je koronviruso sendube nur

Liebe Leserinnen und Leser,

wegen einer dritten oder wegen einer vierten Impfung zum Arzt gehen? Einen seit langem eingeführten Impfstoff nehmen oder einen der an die neuen Varianten angepasst ist? Schützt eine Infektion vor mehr als sechs Monaten wie eine vierte Impfung? Welche Maske tragen im Nahverkehrszug, welche im Fernverkehr? Leidet das Krankenhauspersonal wieder unter Überlastung verursacht durch viele Infizierte unter den Patienten und Kollegen?

Alltägliche Fragen, denen wir in Fernsehen, Radio und Zeitungen begegnen und die belegen, dass das Virus gerade von seinem Sommersitz zurückkommt.

Alldas im Hinterkopf treffen sich zögerlich die Esperantisten aus Gruppen und Verbänden, die sich lange Zeit nur auf dem Computer-Bildschirm gesehen haben. Brav sitzt man auf Abstand, lüftet regelmäßig und behandelt seine Hände mit Desinfektionsmitteln.

Gern heißen sie auch Anderssprachler willkommen. Ausländische Gäste bringen Farbe in die Gruppen. Was könnte mehr motivieren und ermutigen als das Aufnehmen internationaler Reisender?

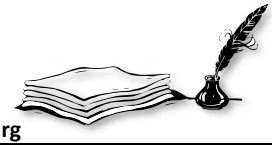
Eine gute Sache einerseits. Andererseits merken wir, dass dies nicht nur Kontakt zu Menschen mit anderer Muttersprache bedeutet, sondern auch mit einer anderen Sicht auf die Pandemie.

In den ersten Lektionen des Esperanto-Kurses lernen wir, dass die Internationale Sprache den Austausch von Informationen ermöglicht, dass zur Verständigung aber auch die Einsicht in die Bedürfnisse von Gast und Gastgeber erforderlich ist, die sich möglicherweise unterscheiden - vielleicht wegen der Kultur, vielleicht wegen der Religion oder des Weltbilds. Überwiegend passen sich die Gastgeber an, weil ganz einfach das Interesse alles Ungewohnte überwiegt.

Wenn es aber um die Pandemie und den Infektionsschutz geht, entscheidet das individuelle Sicherheitsbedürfnis. Ein Coronatest belegt

dokumentas momentan situacion. Sed ĝi estas trankviliga por la homoj renkontataj.
Gastojn de nia grupo, kiuj spite nian peton insiste rifuzas memteston ĉar tiu estas malagrabla, ni denove malinvitas – kiel antaŭ nelonge okazis.
Ankaŭ de gastoj ni rajtas atendi respekton.

Almenaŭ opinias



Guido Brandenburg

zweifellos nur eine Augenblickssituation. Aber er beruhigt die Menschen, denen man begegnet.
Gäste unserer Gruppe, die trotz unserer Bitte nachdrücklich einen Selbsttest verweigern, weil dieser unangenehm ist, laden wir wieder aus – wie es kürzlich passiert ist
Auch von Gästen dürfen wir Respekt erwarten.

Meint jedenfalls

Guido Brandenburg



„Kaj kun la dua videblas pli bone“: Antaŭ ĝui la grandiozan panoramon de rejn-mozela kunfluo ni kolektiĝas por la grupfoto.
„Und mit dem zweiten sieht man besser“: Bevor wir das großartige Panorama des Rhein-Mosel-Zusammenflusses genießen, sammeln wir uns zum Gruppenfoto.
(foto: Alfred Schubert)

Bad Ems 2022

Certe: Ni estis jam pli multaj dum niaj jarkunvenoj. Mankis kelkaj aliĝintoj malsaniĝintaj, al kiuj ni sendis bondezirojn aŭ telefone, aŭ poŝtkarte aŭ interrete.

Bad Ems 2022

Sicherlich: Wir waren schon mehr in unseren Jahrestagungen. Es fehlten einige erkrankte Angemeldete, denen wir unsere guten Wünsche per Telefon, Postkarte oder Internet

Sed tio nur modere influis la atmosferon inter la partoprenantoj alvenintaj vendredposttagmeze en la hotelo Lindenbach en Bad Ems. Por ne forgesi tion, ni dankas tuj je la komenco al la atenta kaj afabla hotelkunlaborantaro, kiu povis servi nin ne sole per nutraĵoj sed ankaŭ per kuraco.



Meditanta florpoto antaŭ la restoracio
Ein meditierender Blumentopf vor dem Restaurant

Labora programo de la estraro estis ampleksa. Estis retraktenda la finkalkulo de la kongreso 2021, decidenda la eldonkvanto de nia gazeto, diskutenda la evoluo de la membronombro kaj esplorendaj la kondiĉoj por elektronika arkivado de asociaj dokumentoj kiel nia bulteno. Dank‘ al sendrata retaliro, ĝuste pri tiu temo ni povis inkludi ankaŭ forajn aktivulojn de nia tegmenta federacio kaj profiti de iliaj spertoj.

La retaliro ankaŭ savis la programkontribuon celantan prezenti la projekton pri la kolekto de informoj pri entrajna transporto de bicikloj. Kiu ne jam planis tian vojaĝon, ne imagas la defion traserĉi tarifojn kaj kondiĉojn diferencajn depende de trajnkategorio, regiono kaj ŝtato. Lars Sözüer nome de BEMI kompetente kaj kompreneble priskribis la problemaron (ne ĉeestante en Bad Ems, sed el sia izolo en Svislando …). La projekto meritas vastan subtenon de helpantoj en ĉiuj landoj kiuj provizas ofertojn por amikoj de biciklo.

Posttagmeza ekskurso kondukis la grupon al la fortikaĵo Ehrenbreitstein – uzante plej diversajn publikajn trafikrimedojn, krom trajnoj kaj aŭtobuso ankaŭ la „oblikvan lifton“, kiun post schicken konnten. Das beeinflusste die Atmosphäre unter den am Freitagnachmittag im Hotel Lindenbach in Bad Ems angekommenen Teilnehmern aber nur geringfügig. Um das nicht zu vergessen, bedanken wir uns gleich zu Anfang bei der aufmerksamen und freundlichen Hotel-Mitarbeitern, die uns nicht nur mit Nahrung, sondern auch mit Heilung dienen konnten.

Das Arbeitsprogramm des Vorstands war umfangreich. Zu behandeln war erneut die Schlussabrechnung des Kongresses 2021, zu beschließen die Auflage unserer Zeitung, zu diskutieren die Entwicklung unserer Mitgliederzahlen und zu untersuchen die Bedingungen für die elektronische Archivierung von Verbandsunterlagen wie unserer Zeitschrift. Dank des WLAN-Zugangs konnten wir zu diesem Thema auch weiter entfernte Aktive unserer Dach-Föderation einbeziehen und von deren Erfahrungen profitieren.

Der Netzzugang rettete auch einen Programmbeitrag, der zum Ziel hatte, ein Projekt zur Sammlung von Informationen über den Fahrradtransport in Zügen vorzustellen. Wer noch keine derartige Reise geplant hat, macht sich keine Vorstellung über die Herausforderung, die je nach Zuggattung, Region und Staat unterschiedlichen Tarife und Bedingungen zu durchsuchen. Lars Sözüer beschrieb die Problemstellung kompetent und verständlich (nicht anwesend in Bad Ems, sondern aus seiner Isolierung in der Schweiz …). Das Projekt verdient eine breite Unterstützung durch Helfer in allen Ländern, die Angebote für Fahrradfreunde vorhalten.

Ein Nachmittagsausflug führte die Gruppe zur Festung Ehrenbreitstein – unter Nutzung verschiedenster öffentlicher Verkehrsmittel, neben Zügen und einem Bus auch einen „schrägen Aufzug“, den wir nach kurzer Diskussion als Standseilbahn klassifizierten. Der Antrieb ist ein wenig anders als der, den wir vor einigen Jahren in Dresden studiert hatten. Aber er entspricht der Definition in der Esperanto- Enzyklopädie. Ehrenbreitstein ist ein historisches Denkmal und mit seinen Mauern,

mallonga diskuto ni decidis klasifiki kiel funikularon. La trakcio estas iom alia ol tiu kiun ni studis ekzemple antaŭ kelkaj jaroj en Dresden. Sed ĝi konformas al la difino de la Esperanto-enciklopedio. Ehrenbreitstein estas historia monumento kaj kun siaj muroj, pordegoj kaj tuneloj, precipe tamen pro sia situo super la Rejno kaj la urbo Koblenz ankaŭ efikas tia.
La vesperoj pasis en malstreĉita etoso. La lotumadon kaj disdonon de la premioj ni tutsimple forgesis kaj post la aranĝo reportis ilin denove hejmen. Des pli da gajno-ŝancoj havos la partoprenantoj de la sekvontjara renkontiĝo laŭplane en Bad Salzuflen.
Post la dimanĉa matenmanĝo la estraro tralaboris la restintajn tagordajn punktojn.
Kaj laste, en trankvila rondo antaŭ ruligi la kofrojn al la trajnhaltejo Bad Ems West, Bodo rakontis la anekdoton pri la kuracisto konsultata post la akcidento pro unua helpo, kiu vidinte la plastron kun la eŭropa stelkrono sur lia vundo unue demandis: „Sed ĉu vi estas germano?“

Guido Brandenburg

Toren und Tunneln, vor allem aber wegen seiner Lage über dem Rhein und der Stadt Koblenz wirkt es auch so.
Die Abende vergingen in entspannter Stimmung. Die Verlosung und die Verteilung der Gewinne haben wir schlicht vergessen und sie nach der Veranstaltung wieder nach Hause mitgenommen. Umso mehr Gewinnchancen werden die Teilnehmer des nächstjährigen Treffens planmäßig in Bad Salzuflen haben.
Nach dem sonntäglichen Frühstück arbeitete der Vorstand die restlichen Punkte der Tagesordnung durch.
Und zum Schluss, in ruhiger Runde vor dem Hinunterrollern der Koffer zum Haltepunkt Bad Ems West, erzählte Bodo die Anekdote von dem nach dem Unfall besuchten Arzt, der angesichts des Pflasters mit dem europäischen Sternenkranz auf der Wunde erst einmal fragte: „Sie sind aber Deutscher?“



(trad. Brandenburg)

Innotrans revekita



Ankaŭ Innotrans, la konata internacia fervoja foiro suferis pro la malbenita viruso. La aranĝo kutime ĉiu-dujara en la jaro 2020 devis cedi kaj nur virtuale okazis en la Interreto – sorto kundividita kun sennombraj aliaj eventoj, festoj, koncertoj, foiroj, grandkermesoj.
Kvankam ankaŭ 2022 ne jam eblas diri, ke la pandemio estas pasinta, la organizantoj espe-

Innotrans aufgeweckt

Auch Innotrans, die bekannte internationale Eisenbahnmesse hat unter dem verdammten Virus gelitten. Die Veranstaltung, gewöhnlich im Zweijahres-Rhythmus musste im Jahr 2020 ausweichen und fand nur virtuell im Internet statt – ein Schicksal, das sie teilte mit unzähligen anderen Ereignissen, Festen, Konzerten, Messen und Großkirmessen.
Obwohl man auch 2022 noch nicht sagen kann, die Pandemie sei vorbei, hofften die Veranstalter auf den Mut der Aussteller und Kunden, und das offenbar zu Recht. Die Messe lockte 2.834 Unternehmen und ca. 140.000 Fachbesucher – verglichen mit 2018 beiderseits ein leichter aber verständlicher Rückgang.
Während der langen Pause zwischen den Messen erfuhr die Eisenbahn allgemein viele neue Impulse. Eine wesentliche Neuigkeit ist aber

ris pri la kuraĝo de ekspoziciantoj kaj klientoj, kaj tion evidente prave. La foiro allogis 2.834 entreprenojn kaj ĉ. 140.000 fakajn vizitantojn – kompare kun la jaro 2018 ambaŭflanke modera sed komprenebla regreso.



Stadler Flirt Akku: Ŝargi la akumulatoron eblas desupre per kurentodepreniloj aŭ deflanke per kablo kaj kontaktilo.
Stadler Flirt Akku: Den Akkumulator zu laden geht von oben mit Stromabnehmern oder von der Seite mit Kabel und Stecker.

Dum la longa interfoira paŭzo la fervojo ĝenerale spertis multajn novajn impulsojn. Esenca novaĵo tamen estas la evidenta preteco de la respondecaj instancoj investi en tiun kompare daŭripovan trafikilon. Tio unuflanke vekas la atenton ankaŭ de firmaoj kiuj ĝis nun ne interesiĝis pri la fervoja merkato, kaj aliflanke spronas la industrion evoluigi kaj realigi novajn konceptojn.

Fokuso ekzemple direktiĝas al la trakcio sur regionaj linioj kutime ne elektrizitaj. Kio trafikas tie estas majoritate dizelaj motorvagonaroj – belaspektaj, komfortaj, rapidaj, sed dizelaj. Ili estas rigardataj ne nur de najbaraj loĝantoj kun malaprobo pro bruo kaj odoro, sed ankaŭ ne estas bonaj reklamiloj por entrepreno klopodanta pri daŭripovo.

Intertempe kelkaj firmaoj ofertas veturilojn kun alternativaj trakcioj – elektrajn kun fuelpiloj, elektrajn kun dizela generatoro aŭ elektrajn kun grandkapacita akumulatoro. Ili havu la avantaĝojn de elektra trakcio sen bezoni kontaktlineon. La laste menciita koncepto nur supraĵe similas tiun de la historiaj ETA-motorvagonoj konataj ĝis mezo de la 1990-aj jaroj.

die offensichtliche Bereitschaft der verantwortlichen Instanzen, in dieses vergleichsweise nachhaltige Verkehrsmittel zu investieren. Das weckt einerseits die Aufmerksamkeit auch von Firmen, die sich bislang nicht für den Eisenbahnmarkt interessierten und spornt andererseits die Industrie zur Entwicklung und Umsetzung neuer Konzepte an.

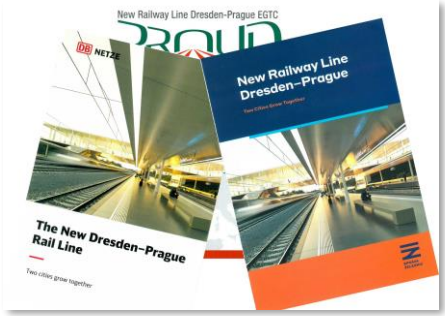
Ein Fokus richtet sich zum Beispiel auf die Traktion auf gewöhnlich nicht elektrifizierten Regionalstrecken. Was dort verkehrt sind mehrheitlich Dieseltriebzüge – schön aussehend, komfortabel, schnell, aber Diesel-getrieben. Sie werden nicht nur von den Anwohnern wegen Larm und Geruch ungern gesehen, sie sind auch keine guten Werbeträger für ein Unternehmen, das sich um Nachhaltigkeit bemüht.



CAF Civity BEMU:
krom modelo neniu informo
außer einem Modell keine Information

Inzwischen bieten einige Firmen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben an – elektrische mit Brennstoffzellen, elektrische mit Dieselgenerator und elektrische mit Akkumulatoren hoher Kapazität. Sie sollen die Vorteile der elektrischen Traktion haben, ohne einen Fahrleitung zu benötigen. Das letztgenannte Konzept ähnelt nur oberflächlich dem der historischen ETA-Triebwagen, bekannt bis Mitte der 1990-er Jahre. Akkumulatoren durchlaufen zurzeit eine schnelle Entwicklung hinsichtlich Gewicht, Kapazität und Ladedauer und erlauben die Neuladung während der Fahrt oder des Halts unter einer Fahrleitung oder aus einem ortsfesten Netzgerät beim Halt im Zielbahnhof.

Akumulatoroj nuntempe trapaŝas rapidan evoluon rilate pezon, kapaciton kaj ŝargodaŭron kaj permesas reŝargon dum veturo aŭ halto sub kontaktlineo kaj el surloka ŝargilo dum halto ĉe itinerfina stacio.
Volonte mi estus iom enketinta ĉe la standon de la hispana firmao CAF pri la motorvagonaro Civity BEMU, pri kies aĉeto kontraktis la entrepreno refunkciigonta la pasaĝertrafikon sur la linio Münster-Sendenhorst (vd. FE 3/2019). Tamen la reprezentantoj ne parolis la germanan, ne komprenis mian anglan, kaj mi ne ilian - ne pensi pri Esperanto.



Sachsen informis pri la novkonstrua projekto Dresdeno-Prago.
Sachsen informierte über das Neubauprojekt Dresden-Prag.

Pri hibridaj elektraj-dizelaj lokomotivoj por ranĝado kaj vartrafiko ni raportis jam en FE 1/2022. Sur la trakoj de la foira tereno kelkaj el ili estis videblaj kaj kompareblaj en realeco.
La eŭrope unueca aŭtomata kuplilo por varvagonoj ludis rolon en diversaj foriraj haloj. Al ĝi mi preferinde dediĉu apartan raporton ĉar utilas aldoni informojn pri evoluo kaj enkonduka strategio – kio tamen ne estis temo ĉe la foiraj standoj.
La fervoja foiro ĉiam estas bonvena okazo por renkonti aliajn fervojajn esperantistojn. Grandnombra renkontiĝo ne estis organizebla, sed mi ĝojis revidi Wieslaw Libner el Pollando kaj Ladislav Kovar el Ĉeĥio – samtage sed ne sammomente.
Ne eblas havi ĉion …

Guido Brandenburg

Ich hätte gern etwas am Stand der spanischen Firma CAF in Erfahrung gebracht über den Triebzug Civity BEMU, dessen Kauf das Unternehmen vereinbart hat, das den Personenzugbetrieb auf der Strecke Münster-Sendenhorst wiederaufnehmen wird (s. FE 3/2019). Aber die Vertreter sprachen kein Deutsch, verstanden nicht mein Englisch und ich nicht ihres – an Esperanto nicht zu denken.
Über hybride Elektro-Diesel-Lokomotiven für das Rangieren und den Güterverkehr hatten wir schon in FE 1/2022 berichtet. Auf den Gleisen des Messegeländes waren einige in der Realität zu sehen und zu vergleichen.
Die in Europa einheitliche automatische Kupplung für Güterwagen spielte eine Rolle in verschiedenen Messehallen. Ihr sollte ich aber einen eigenen Bericht widmen, weil es sinnvoll ist, einige Informationen über Entwicklung und Einführungsstrategie hinzuzufügen – was wiederum kein Thema an den Messeständen war.



Ladislav Kovar reprezentas la ĉeĥan fervojindustrion.
Ladislav Kovar vertritt die tschechische Eisenbahnindustrie.

Die Eisenbahnmesse ist immer eine willkommene Gelegenheit für ein Treffen mit anderen Eisenbahner-Esperantisten. Eine vielköpfige Begegnung war nicht zu organisieren, aber ich habe mich gefreut, Wieslaw Libner aus Polen und Ladislav Kovar aus Tschechien wiederzusehen – am selben Tag aber nicht im selben Moment.
Man kann nicht alles haben …

(trad. Brandenburg)



Monumenta ruino – la Elbe-ponto ĉe Dömitz ./. Denkmal-Ruine – die Elbe-Brücke bei Dömitz
(Foto: Creativ Art, WikiMedia)

Historio

Ni ne parolu pri Gorleben, la deponejo por atomrubaĵoj kaj la protestoj ekflamintaj tuj post publikiĝo de la planoj 1977 – kvankam tio nun estas historio kaj supozeble la unua, pri kio oni pensas legante „Lüchow-Dannenberg“. La distrikton iam trapasis fervoja linio de Wittenberge en Brandenburg al Buchholz en Niedersachsen. Ankaŭ ĝi estas parte historio.
1874, en la jaro de la ekfunkciigo la mondo estis alia. Post sia enkonduko en la jaro 1835 la fervojo furoris kaj la reto en Germanio havis jam traklongon de pli ol 20.000 km. Tiu nova linio nun celis interligi la metropolojn Berlin, Hamburg kaj Bremen kaj malŝarĝi la ekzistantajn traceojn.
Sed la prognozoj por tiu ĉi linio montriĝis tro ambiciaj. Ĝi atingis nur regionan signifon kaj la kelkloke konstruita dua trako baldaŭ denove malaperis. Tiel okazis sur la Elbe-ponto, la plej granda konstruaĵo de la linio. La ponto inter

Geschichte

Lasst uns nicht über Gorleben reden, die Lagerstätte für Atommüll und die Proteste, die gleich nach Bekanntwerden der Pläne 1977 aufflammten – auch wenn dies nun Geschichte ist und vermutlich das erste, an das man denkt, wenn man „Lüchow-Dannenberg“ liest. Den Landkreis durchquerte einmal eine Eisenbahnlinie von Wittenberge in Brandenburg nach Lüneburg in Niedersachsen. Auch sie ist zum Teil Geschichte.
1874, im Jahr der Inbetriebnahme war die Welt eine andere. Seit ihrer Einführung im Jahr 1835 hatte die Bahn Furore gemacht und das Netz in Deutschland bereits eine Gleislänge von mehr al 20.000 km. Diese neue Strecke sollte nun die Metropolen Berlin, Hamburg und Bremen miteinander verbinden und die anderen Trassen entlasten.
Die Prognosen für diese Strecke erwiesen sich aber als zu ehrgeizig. Sie erreichte lediglich

Dömitz kaj Dannenberg estis preskaŭ unu kilometron longa. Dek ses pontelementoj okcidente kaj du elementoj oriente longaj po 33,9 metrojn transpasis la inundajn zonojn.
Trans la riveron kondukis kvar fiksaj elementoj kun po 67,8 m kaj unu turnebla elemento kun enmeza akso kaj 18,2 metrojn longaj lateroj. La koncepto dekomence antaŭvidis infanteriajn atakojn kaj ekipis ambaŭ flankojn per bastionoj kun gardodomoj kaj eksplodigajn minojn en la riveraj pilieroj. Decida por la pozicio de la ponto entute estis la proksimeco al la citadelo Dömitz. La supozoj finfine ne realiĝis. La ponton detruis aviadila bombatako la 20-an de Aprilo 1945.



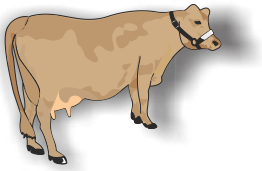
La okcidenta bastiono gardis vane.
Die westliche Bastion wachte vergeblich.
(Foto: Torsten Bätge, WikiMedia)

Ĝi ne estis rekonstruata ĉar la Elbe-rivero markis la limon unue inter la brita kaj la soveta okupaciaj zonoj kaj poste inter la Federacia Respubliko Germanio kaj la Germana Demokrata Respubliko.
1947 estis reparacicele demuntata la trako inter Dömitz kaj Wittenberge. En la jaroj 1978 kaj 1988 oni forigis la riverajn pilierojn kaj malkonstruis la orientajn pontopartojn. Restis ĝis hodiaŭ la ruino okcidentflanka, certan tempon heredita posedaĵo de la Germana Fervojo kaj intertempe industria monumento.
En Aprilo 2010 la entrepreno post sukcesa aŭkcio ĝin vendis al investanto el Nederlando kun aparta intereso pri industriaj memoraĵoj. Tiu kun subvencio el monumentaj fondusoj kaj ŝtataj fontoj financis riparojn de la masonitaj regionale Bedeutung und das stellenweise gebaute zweite Gleis verschwand bald wieder. So geschah es auf der Elbe-Brücke, dem größten Bauwerk der Strecke. Die Brücke zwischen Dömitz und Dannenberg war fast einen Kilometer lang. Sechzehn Brückenelemente westlich und zwei Elemente östlich jeweils 33,9 Meter lang querten die Überflutungszonen
Über den Fluss führten vier feste Elemente mit je 67,8 m und einem drehbaren Element mit einer mittigen Achse und 18,2 Meter langen Schenkeln. Das Konzept sah von Anfang an Infanterieangriffe voraus und stattete beide Seiten mit Bastionen, mit Wachhäusern und Sprengminen in den Strompfeilern vor. Entscheidend für die Lage der Brücke insgesamt war die Nähe der Zitadelle Dömitz. Die Vermutungen trafen letztenendes nicht zu. Die Brücke zerstörte ein Luftangriff am 20. April 1945.
Sie wurde nicht wieder aufgebaut, weil die Elbe die Grenze markierte, erst zwischen der britischen und der sowjetischen Besatzungszone und später zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik.
1947 wurde das Gleis zwischen Dömitz und Wittenberge zur Reparation demontiert. In den Jahren 1978 und 1988 entfernte man die Strompfeiler und baute die östlichen Brückenteile ab. Bis heute geblieben ist die westliche Ruine, für eine gewisse Zeit geerbtes Eigentum der Deutschen Bahn und mittlerweile Industriedenkmal.
Im April 2010 verkaufte das Unternehmen sie nach einer erfolgreichen Auktion an einen Investor aus den Niederlanden mit einem besonderen Interesse für industrielle Andenken. Dieser finanzierte mit Subventionen aus Denkmal-Fonds und staatlichen Quellen die Reparaturen an den gemauerten Bauwerken. Ob und wie die verbliebene Brückenhälfte genutzt werden soll, ist noch unklar. Das Konzept muss den Rang als Denkmal berücksichtigen und darf das Objekt nicht wesentlich verändern. Am meisten realistisch scheint die Umwandlung in einen

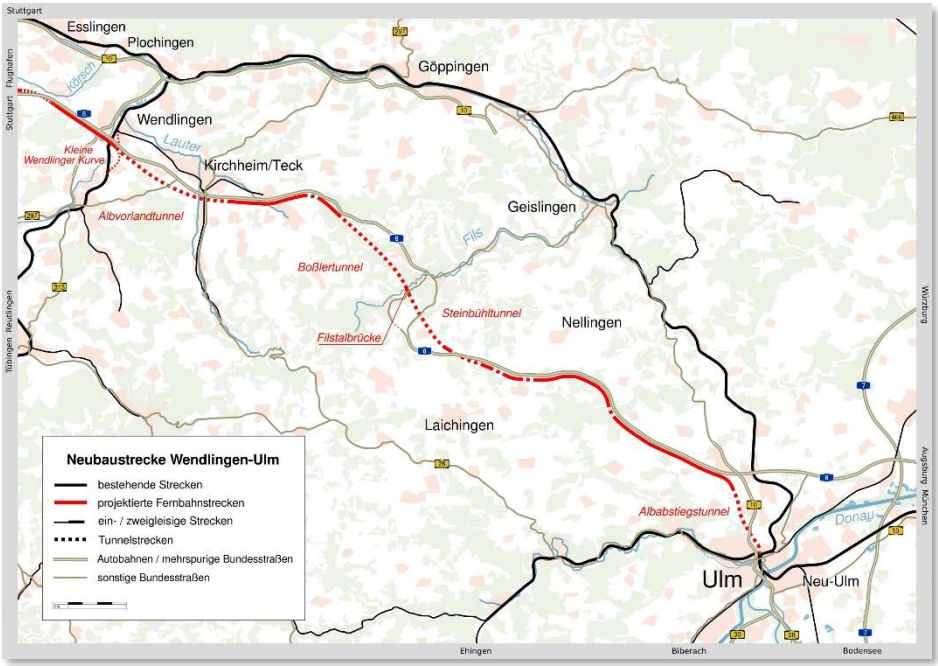
konstruaĵoj. Ĉu uzi kaj kiel uzi la restintan pontonduonon, estas ankoraŭ malklare. La koncepto devas respekti la monumentan rangon kaj ne rajtas esence ŝanĝi la objekton. Plej realisma ŝajnas la transformo en „ĉielpadon“ – padon kun vitra planko, kiu permesas vastan elrigardon al la pejzaĝo kaj ebligas de supre observi la bovinojn digestantajn la sukan verdaĵon de la herbejoj apud la Elbe rivero.
Ni vidu …

Guido Brandenburg

„Skywalk“ – einen Pfad mit Glasboden, der einen weite Aussicht auf die Landschaft erlaubt und ermöglicht, die Kühe dabei zu beaobachten, wie sie das satte Gras der Elbwiesen verdauen.
Schauen wir mal …



(trad. Brandenburg)



(bildo : Stoeffler, WikiMedia)

Projektoj por la estonto

Por atingi Ulmon ĉe Danubo el Stutgarto en Ŝvabio, pasaĝeroj en antaŭa tempo devis pene veturi tra la Fils-valo kaj tra la Ŝvaba Ĵuraso. Maksimuma rapideco de 160 km/h faras la itineron por longdistanca trafiko sur tiu ĉi eŭropa traceo helika vetkuro. La multnombraj kurboj prenas la impeton el la trafiko. Por

Projekte für die Zukunft

Um vom schwäbischen Stuttgart das an der Donau gelegene Ulm zu erreichen, muss der Fahrgast bisher mühsam durch das Filstal über die schwäbische Alb fahren. Eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h macht die Strecke für den Fernverkehr auf dieser europäischen Magistrale zu einem Schnecken-

mildigi la situacion, jam en Aprilo 1986 inĝenieroficejo el proksimeco de Ulm proponis itineron al Ulm situantan proksime al la aŭtoŝoseo, kiu estis simila al la linioj de la lastatempe konstruita altrapida linio kaj plene integras Ulm. Laŭ la tiamaj planoj, trajnoj direktiĝantaj al Ulm en la sudo de la landa ĉefurbo Stuttgart devis ŝanĝi al nova linio kiu estus kurinta preter la flughaveno kaj Wendlingen ĉe Neckar al Ulm.

La itinero planita hodiaŭ revenas al ideo de trafikesciencisto Gerhard Heimerl. Li proponis subteran stacion por Stuttgart sub la ekzistanta ĉefstacio. Tiu ĉi projekto, konata hodiaŭ kiel Stuttgart 21, nur tridek jarojn poste estus realigita. La fakto, ke nova linio inter Stuttgart (Wendlingen) kaj Ulm entute povus esti realigita, estis malverŝajna antaŭ 15 jaroj. La projekto Stuttgart 21, kiu ŝajnas esti nedisigeble ligita al la nova altrapida linio, t.e. la kompleta ŝanĝkonstruo de la ĉefstacio en subteran stacion kaj la tunelado de la urbo kun pli ol 50 kilometroj da enir- kaj elirvojoj, kaŭzis eksciton en la fruaj 2000-aj jaroj. Misproporcio de kostoj por la projekto Stuttgart 21, kiu laste kostos naŭ miliardojn da eŭroj, ne nur ŝparemajn ŝvabojn igis protesti surstrate.



Ĉe Wendlingen disbranĉiĝas la nova kaj la ekzistanta linioj.
Bei Wendlingen verzweigen die neue und die bestehende Strecke.
(Foto: Bigbug21, WikiMedia)

Perfortaj protestoj kaj kontraŭperforto de la polico preskaŭ pelis la projekton al politika ruino. En 2011, referendumo iniciatita de la verda landa registaro atingis plimulton de 60 procentoj kiu favoris la pluan konstruadon. De

rennen. Die zahlreichen Kurven nehmen dem Verkehr den Schwung. Um Abhilfe zu schaffen, hatte bereits im April 1986 ein nahe Ulm ansässiges Ingenieurbüro eine autobahnnahe Trasse nach Ulm vorgeschlagen, die der Linienführung der nun neugebauten Schnellfahrstrecke ähnelt und Ulm voll einband. Schon den damaligen Planungen nach sollten Züge Richtung Ulm im Süden der Landeshauptstadt auf eine Neubaustrecke einschwenken, die über den Flughafen und Wendlingen am



Protestoj kontraŭ la projekto Stuttgart 21
Proteste gegen das Projekt Stuttgart 21
(Foto: Jacques Grießmayer, WikiMedia)

Neckar nach Ulm verlaufen wäre.

Der heute geplante Streckenverlauf geht auf den Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl zurück. Er schlug für Stuttgart einen unterirdischen Durchgangsbahnhof unter dem bestehenden Hauptbahnhof vor. Dieses heute als Stuttgart 21 bekannte Projekt würde aber erst dreißig Jahre später realisiert werden. Die Tatsache, dass eine Neubaustrecke zwischen Stuttgart (Wendlingen) und Ulm überhaupt realisiert werden konnte, stand vor 15 Jahren auf Messers Schneide. Das mit der Neubaustrecke scheinbar untrennbar verbundene Projekt Stuttgart 21, also der völlige Umbau des Hauptbahnhofs in einen unterirdischen Tiefbahnhof und die Untertunnelung der Stadt mit über 50 Kilometern Zu- und Ablaufstrecke erregte zu Beginn der 2000er Jahre die Gemüter. Ein Missverhältnis von Kosten und Nutzen für das zuletzt neun Milliarden Euro teure Projekt Stuttgart 21 brachten nicht nur sparsame Schwaben auf die Straße.

la komenco, la politika fokuso estis multe malpli direktita al la konstruota linio de Wendlingen, sudoriente de Stuttgart, ĝis Ulm. En la arbitracia procedo pri Stutgarto 21, famigita ankaŭ de la politikisto Heiner Geißler, oni eĉ diskutis pri nova linio sen Stuttgart 21, do kun la iama stacio (en modifita formo). La ĉirkaŭ 60-kilometrojn longa itinero de la nun finita nova linio kondukas de la ekzistanta linio per la kurbo ĉe Wendlingen laŭ la federacia aŭtoŝoseo A8 al Ulm. Kun maksimuma rapido de 250 km/h ĝi ebligas realan altrapidan trafikon. Ĝi ankaŭ estas parto de la "prioritata akso n-ro 17" de la Transeŭropaj Retoj TEN (Parizo-Budapeŝto/ Bratislavo, tiel nomata "Ĉeflinio por Eŭropo") kaj ĝia koridoro Rejn-Danubo.



Andreas Diemel

(daŭrigo en FE 1/2023)

Gewaltsame Proteste und Gegengewalt der Polizei trieb das Projekt beinahe in den politischen Ruin. Eine von der grünen Landesregierung bemühte Volksabstimmung erzielte 2011 eine Mehrheit von 60 Prozent für den Weiterbau. Politisch weit weniger im Fokus stand von Beginn an die eigentliche Neubaustrecke vom südöstlich von Stuttgart gelegene Wendlingen nach Ulm. Im Schlichtungsverfahren um Stuttgart 21, bekannt geworden auch durch den Politiker Heiner Geißler, wurde sogar eine Neubaustrecke ohne Stuttgart 21, also mit dem bisherigen (in abgewandelter Form beibehaltenem) Kopfbahnhof, diskutiert. Die etwa 60 Kilometer lange Trasse der nun vollendeten Neubaustrecke, führt von der Bestandsstrecke über die Wendlinger Kurve entlang der Bundesautobahn A8 bis nach Ulm. Mit 250 Km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglicht sie echten Hochgeschwindigkeitsverkehr. Sie ist darüber hinaus Teil der „Vorrangigen Achse Nr. 17“ der Transeuropäischen Netze TEN (Paris–Budapest/Bratislava, so genannte „Magistrale für Europa“) und deren Rhein-Donau-Korridor.

(trad. Diemel)

(Fortsetzung in FE 1/2023)

Redaktofino por FE 01/2023 estos la 15.02.2023		Redaktionschluss für FE 01/2023 ist der 15.02.2023	
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