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 1 Januaro - Marto 2023

Sen ĉevaloj? Ĉio mensogo! Ohne Peer? Allns Lögens!



Kargo da aŭtomobiloj ĉe Morsum atingas la insulon Sylt.
(foto: Linus Follert, WikiMedia)
vd. paĝon 3

Eine Ladung Autos vom Festland erreicht bei Morsum die Insel Sylt.
(Foto: Linus Follert, WikiMedia)
s. Seite 3

Karaj gelegantoj 2
Sen ĉevaloj? Ĉio mensogo! 3
„Silente tra la urboj ili furas“ 7
Skribu poemon pri ŝanco-ekvilibro inter relo kaj strato! 8
Antverpeno – kial aliĝi? 9
Projektoj por la estonto (daŭrigo) 11
GEFA-anoncoj, redakcio 12

Liebe Leserinnen und Leser 2
Ohne Peer? Allns Lögens! 3
„Leise iltissen sie durch die Städte“ 7
Schreibe ein Gedicht über Chancengleichheit von Schiene und Straße! 8
Antwerpen – warum anmelden? 9
Projekte für die Zukunft (Fortsetzung) 11
GEFA-Mitteilungen, Redaktion 12



Karaj gelegantoj,

ĉe ni ree ekzistas poŝtfilio. Ĝi nur duontage estas malfermita. Sed post kiam ni dum monatoj devis veturi en najbarajn komunumojn aŭ en la grandurbon por aĉeti niajn poŝtmarkojn, ni nun tion denove povas surloke.

En unu el la cititaj najbaraj komunumoj jam pendis la atentigo ĉe la pordo, ke la filio tie fermiĝos en Marto kaj ke anstataŭa solvo ankoraŭ ne estas videbla.

Unuflanke la komercistoj, al kiuj la poŝto volonte transdonas la funkciigon de siaj filioj, ne sentas sin sufiĉe pagitaj. Aliflanke por la poŝto, kiu al setlejoj kun certa minimuma grandeco devas disponigi „fiksan reprezentejon“, la filioj ĉiakaze estas tro multekostaj. Tiel en la kamparo ĉiam denove venas tiaj manko-periodoj.

Nun la „poŝtstacio“ estu ofertata kiel substituaĵo. Kiu konas kaj uzas la „pakaĵstacion“, preskaŭ ne vidos diferencon: aŭtomato kun multaj pordoj kaj ekrano uzebla ankaŭ por manipulado. Aldoniĝas poŝtkesto, transdona fako kaj kamerao. La poŝtmarkoj estas printataj laŭ bezono – literoj, ciferoj kaj ŝtipetoj.

Nenia demando: Servo tuttempa havas atrakcion. Sed ne konsiderante, ke la aŭtomato ne povas kontroli mezurojn kaj pezon kaj ankaŭ cetere ne ofertas ĉiujn servojn, kiujn oni ricevas en la filio: Ĉu ĝi povas anstataŭi afablan kaj informitan dungiton?

Ni kutimiĝis al la veturbiletaŭtomato, la monbiletaŭtomato, la memserva kaso en la magazeno kaj la memserva terminalo en la bankvestiblo. La mekanikan poŝtstacion ni ankaŭ lernos regi.

Liebe Leserinnen und Leser,

bei uns gibt es wieder eine Postfiliale. Sie ist zwar nur halbtags geöffnet. Aber nachdem wir über Monate in die Nachbargemeinden oder in die Großstadt fahren mussten, um unsere Briefmarken zu kaufen, können wir das nun wieder am Ort.

In einer der besagten Nachbargemeinden hing schon ein Hinweis an der Tür, dass die Filiale dort im März schließen wird und noch keine Ersatzlösung in Sicht ist. Einerseits fühlen sich die Händler, denen die Post gern den Betrieb ihrer Filialen überlässt, dafür nicht ausreichend bezahlt. Andererseits sind der Post, die in Siedlungen mit einer bestimmten Mindestgröße eine „stationäre Einrichtung“ zur Verfügung stellen muss, die Filialen ohnehin zu teuer. Da kommt es auf dem platten Land immer wieder zu solchen Ausfällen.

Nun soll die „Poststation“ als Ersatz angeboten werden. Wer die „Packstation“ kennt und nutzt, wird kaum einen Unterschied sehen: Ein Automat mit vielen Türen und einem Bildschirm, den man zur Bedienung benutzen kann. Hier kommen noch ein Briefkasten, ein Ausgabefach und eine Kamera dazu. Die Briefmarken werden nach Bedarf gedruckt – Buchstaben, Zahlen und Klötzchen.

Keine Frage: Ein Rund-um-die-Uhr-Service hat seinen Reiz. Aber davon abgesehen, dass der Automat nicht Maße und Gewicht prüfen kann und auch sonst nicht alle Leistungen anbietet, die man in der Filiale bekommt: Kann er ein Ersatz für einen freundlichen und kundigen Bediensteten sein?

Wir haben uns an den Fahrkartenautomaten, den Geldautomaten, die SB-Kasse im Geschäft und das Selbstbedienungsterminal im Bankfoyer gewöhnt. Die mechanisierte Poststation werden wir auch noch beherrschen lernen.

Sed ĉu ni ne lasas post ni multajn homojn precipe en vilaĝa regiono, por kiuj la ciferecigo ne signifas pli da servo sed obstaklon en partopreno de la socia vivo?

Kun certagradaj duboj salutas

Guido Brandenburg

Aber lassen wir nicht viele Menschen gerade im ländlichen Raum zurück, für die die Digitalisierung kein Mehr an Service bedeutet, sondern ein Hindernis bei der Teilnahme am sozialen Leben?

Mit gewissen Zweifeln grüßt euch

Guido Brandenburg



Revenintoj de Sylt en la transkarga instalaĵo - Sylt-Rückkehrer in der Verladeanlage
(Muntobildo/Collage Brandenburg)

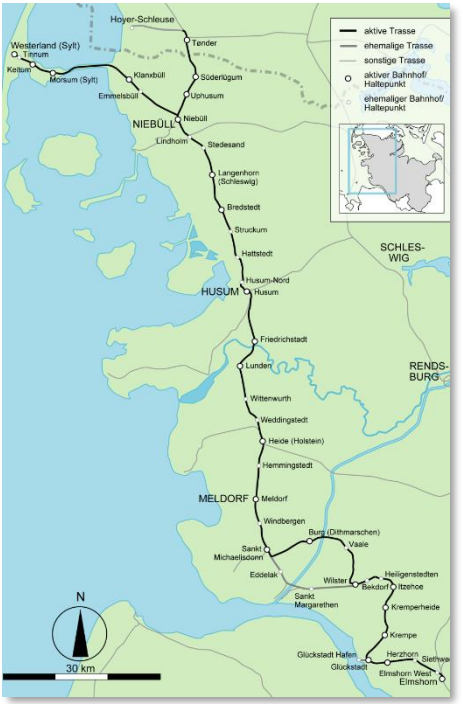
Sen ĉevaloj? Ĉio mensogo!

Ni kaptas la okazon dum la manovra paŭzo en Niebüll studi la aŭtomobilojn preterpasantajn sur la vagonoj de Sylt-Shuttle kaj nombri la altklasajn ekzemplerojn. Kompreneble ni ne trovas esence pli da Mercedes, Porsche kaj BMW ol en ordinara grandurba strato. Sed la klišo estas tiel bela. Ankaŭ tiu pri la kaosaj tagoj en Westerland reklamitaj tiujn tri monatojn dum kiuj validis la 9€-biletoj. La grupeto de punkoj vojaĝintaj tien por inspekti la katedralojn de la dekadenco ĉefe furoris en la loka gazetaro.

Ohne Peer? Allns Lögens!

Wir nutzen die Gelegenheit während der Rangierpause in Niebüll, um die Autos zu studieren, die auf den Wagen des Sylt-Shuttle vorbeifahren und um die hochklassigen Exemplare zu zählen. Natürlich finden wir nicht wesentlich mehr Mercedes, Porsche und BMW als in einer gewöhnlichen Großstadtstraße. Aber das Klischee ist so schön. Auch das von den Chaostagen in Westerland für die die drei Monate geworben wurde, in denen das 9€-Ticket galt. Das Grüppchen der Punks, das dorthin gereist war, um die Kathedralen der

Ni veturas laŭ la „Marĉa Linio“ kaj ĝiaj branĉoj sur la vojo al la insulo Föhr, kie ni kiel ĉiun jaron volas pasigi la paskajn tagojn. Danke al frua lokrezervo ni ĝuas la avantaĝon sidi en unu la lastaj kursvagonoj de la germana fervojo – ĝis la pramkajo Dagebüll Mole.



La Marĉa Linio, en sia kompleta longo hodiaŭ ĉefe servo por turistoj sopirantaj je suno, akvo kaj freŝa aero, komence estis iniciato de komercistoj fondintaj 1844 la „Glückstadt-Elmshorn-Fervojasocion (GEEG)“ kiu celis konstruon de fervojo ligantan la havenon de la siatampe dana Glückstadt al la stacio de jam ekzistanta „Altona-Kiel-Fervojo (AKE)“ en Elmshorn. Inter la urboj la vagonojn tiru vaporlokomotivo, inter Glückstadt kaj ĝia haveno tion faru ĉevaloj – tiel la koncepto. Argumento por la projekto estis la konkuro kun la ankaŭ dana haveno Altona kiu en malvarmaj vintroj pro glacio ne estis atingebla. 1845 la plano estis realigita kaj spite malŝatajn komentojn de la kamparanoj („Sen ĉevaloj? Ĉio mensogo!“) fariĝis sukceso. La rapideco en

Dekadenz zu inspizieren, begeisterte hauptsächlich die lokale Presse.

Wir fahren auf der „Marschbahn“ und ihren Ausläufern auf dem Weg nach Föhr, wo wir wie jedes Jahr die Ostertage verbringen wollen. Dank der frühen Platzreservierung genießen wir den Vorteil, in einem der letzten Kurswagen der Deutschen Bahn zu sitzen – bis zum Fähranleger Dagebüll Mole.

Die Marschbahn, in ganzer Länge heute in der Hauptsache ein Dienst an Touristen, die sich nach Sonne, Wasser und frischer Luft sehnen, war anfänglich eine Initiative von Kaufleuten, die 1844 die „Glückstadt-Elmshorner-Eisenbahngesellschaft (GEEG)“ mit dem Ziel gründeten, eine Eisenbahn zu bauen, die den Hafen des damals dänischen Hafens Glückstadt mit dem Bahnhof der schon existierenden „Altona-Kieler-Eisenbahn (AKE)“ in Elmshorn verbinden sollte. Zwischen den Städten sollte die Wagen eine Dampflokomotive ziehen, zwischen Glückstadt und ihrem Hafen sollten das Pferde machen – so das Konzept. Ein Argument für das Projekt war die Konkurrenz mit dem ebenfalls dänischen Hafen, der in kalten Wintern wegen Eis nicht erreichbar war. 1845 war der Plan umgesetzt und wurde trotz abschätziger Kommentare der Bauern (“Ohne Peer? Allns Lögens!”) ein Erfolg. Die Schnelligkeit im Vergleich zum Pferdefuhrwerk war einfach unschlagbar und reizte die Nachbargemeinden, ähnliche Pläne zu verfolgen. 1847 kamen 18 km bis Itzehoe, 1848 weitere 65 km bis Heide (Holstein) hinzu. Der deutsch-dänische Krieg 1864 kostete achtausend Menschen das Leben und änderte die politischen und wirtschaftlichen Prämissen in dem Land zwischen den Meeren. Jütland wurde von der preußisch-österreichischen Allianz erobert. Der Friedensvertrag ließ Dänemark die Hälfte Jütlands. Die Herzogtümer Schleswig und Holstein blieben unter gemeinsamer Verwaltung der Allianz – bis der preußisch-österreichische Krieg sie beendete. Aus der Gründung des deutschen Kaiserreichs 1871 folgte die Neuordnung vieler Verwaltungen.

komparo al ĉevalĉaro tutsimple estis nevenkebla kaj incitis la najbarajn komunumojn sekvi similajn planojn. 1857 aldoniĝis 18 km ĝis Itzehoe.

La german-dana milito 1864 forrabis okmil homajn vivojn kaj ŝanĝis politikajn kaj ekonomiajn premisojn en la lando inter la maroj. Jutlando estis konkerita de la prusa-aŭstra alianco. La packontrakto lasis duonan Jutlandon al Danio. La duklandoj Schleswig kaj Holstein du jarojn restis sub komuna administracio de la alianco - ĝis la prusa-aŭstra milito ĝin finis.

El la fondo de la germana imperiestra regno 1871 sekvis novorganizo de multaj administracioj. La prusa ŝtato transprenis plejgrandparte la fervojan infrastrukturon (ankaŭ la ekzistantan parton de la Marĉa Linio) kaj akcelis vastigon de la fervoja reto. 1878 la Marĉa Linio kreskis pliajn 65 km norden ĝis Heide (Holstein). 1886 laŭ la planoj de Johann-Caspar Harkort estis konstruata la 415m longa Eiderponto apud Friedrichstadt kun turnebla elemento en la rivero-mezo por permesi traveturon de marbordaj ŝipoj. La ponto ebligis la plukonstruon tra Heide, Husum kaj Niebüll ĝis Tondern kun inaŭguro en la jaro 1887.

Vojaĝantoj al Sylt ekde 1892 en Tondern povis preni trajnon al Hoyerschleuse, kie atendis la ŝipo.

La kontrakto de Versailles, kiu metis finon al la unua mondmilito, preskribis plebisciton en la iama duklando Schleswig, per kiu la enloĝantoj decidu pri la estonta ŝtata aparteno de ilia komunumo. Rezulte de tiu plebiscito 1920 Tondern kaj Hoyer fariĝis danaj. La vojaĝo al la plue germana Sylt tiel fariĝis ne malebla sed pli komplika. Tio ne estis la sola motivo por konstrui fervojan taluson al la insulo. Alia estis la dependeco de tajdo kaj vetero. Post inaŭguro de la nova rekta interligo inter Niebüll kaj Westerland en la jaro 1927 la linio al Tondern (nun Tønder) ĉiakaze perdis gravecon kaj degradiĝis al regiona fervojo.

Plej impona konstruaĵo de la Marĉa Linio sendube estas la ponto trans la nordmaran-baltmaran kanalon. Ĝi 1920 anstataŭis 12 km sude

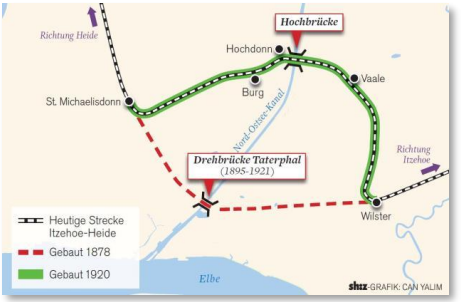
Der preußische Staat übernahm zum größten Teil die Eisenbahninfrastruktur (auch den schon existierenden Teil der Marschbahn) und beschleunigte die Ausweitung des Eisenbahnnetzes. 1878 wuchs die Marschbahn weitere 65 km nach Norden bis Heide (Holstein). 1886 wurde nach Plänen von Johann-Caspar Harkort die 415 m lange Eider-Brücke bei Friedrichstadt mit einem drehbaren Element in der Flussmitte, der die Durchfahrt von Küstenschiffen erlauben sollte. Die Brücke machte den Weiterbau durch Heide, Husum und Niebüll bis Tondern möglich, mit der Einweihung im Jahr 1887.



Unu el la problempunktoj de la Marĉa Linio estas la ponto trans la riveron Eider.
Einer der Zwangspunkte der Marschbahn ist die Brücke über den Fluss Eider.
(Foto: JohannCaspar, WikiMedia)

Der Vertrag von Versailles, der dem ersten Weltkrieg ein Ende setzte, schrieb eine Volksabstimmung im ehemaligen Herzogtum Schleswig vor, mit der die Einwohner über die künftige Staatszugehörigkeit ihrer Kommune entscheiden sollten. Im Ergebnis dieser Volksabstimmung wurden 1920 Tondern und Hoyer dänisch. Die Reise nach dem weiterhin deutschen Sylt wurde damit nicht unmöglich aber komplizierter. Das war nicht das einzige Motiv, um einen Damm zu der Insel zu bauen. Ein anderer war die Abhängigkeit von Gezeiten und Wetter. Nach der Einweihung der neuen Direktverbindung von Niebüll und Westerland im Jahr 1927 verlor die Strecke nach Tondern (jetzt Tønder) jedenfalls an Bedeutung und wurde zur Regionalbahn herabgestuft.

situintan turnponton, kiu pro larĝigo de la kanalo fariĝis tro malgranda. Ne sufiĉe stabila grundo kaj la enorma ramplo postulata de la 56 m alta kaj 2.218 m longa ponto necesigis ŝanĝi la traceon al alia loko.



La hodaŭa kaj la iama traceo inter Wilster kaj St. Michaelisdonn
Die heutige und die ehemalige Trasse zwischen Wilster und St. Michaelisdonn

Dum la retrospektivo pri la Marĉa Linio ankoraŭ daŭras, niaj vagonoj jam promenrapide ŝanĝis la trakojn kaj alvenis ĉe la najbara NEG-kajo. Tie atendas la motorvagono kun aparta hejtvagono por ni dorlotitaj turistoj. Ni bezonas la 1.000 V por nia klimatiza maŝinaro.
Ankoraŭ mallonga kupla halto kaj ni ekveturas la 15 km al la pramhaveno. Antaŭ la fenestro pasas la remiza kaj ripara areo de NEG kun bunta sortimento de veturiloj, kelkaj loĝdomoj kaj tiam sate verdaj herbejoj kun novnaskitaj ŝafidoj kaj iliaj familioj.
Sed la ĝuo ne estas longa. La veturdaŭro de Niebüll al la pramo reduktiĝis al 17 minutoj post kelkaj investoj en subkonstruaĵon kaj sekurigan teknikon.
Investojn ŝtato kaj germana fervojo planas ankaŭ rilate la Marĉan Linion, investojn en novajn elektronikajn regejojn, en elektrizon de la restintaj 134 kilometroj inter Itzehoe kaj Westerland, en aldonon de dua trako kie ĝi ankoraŭ mankas, en 16 km longan mallongigan traceon inter Elmshorn kaj Horst por gajni dek minutojn je profito de la navedantoj inter Hamburgo kaj Heide, kie estiĝu granda akumulatora fabriko.

Imposantestes Bauwerk der Marschbahn ist zweifellos die Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal. Sie ersetzte 1920 eine 12 km südlich gelegene Drehbrücke, die wegen einer Erweiterung des Kanals zu klein geworden war. Ein nicht ausreichend tragfähiger Baugrund und die enorme Rampe, die die 56 m hohe und 2.218 m lange Brücke erfordert, machte es notwendig, die Trasse auf einen anderen Platz zu verlegen.



La kanalponto estas sufiĉe alta por tralasi 42 m altajn marŝipojn.
Die Kanalbrücke ist hoch genug, um 42 m hohe Seeschiffe durchzulassen.
(Foto: Hoch2wo, WikiMedia)

Während die Rückschau zur Marschbahn noch andauert, haben unsere Wagen im Spaziertempo die Gleise gewechselt und sind am benachbarten NEG-Bahnsteig angekommen. Dort wartet ein Triebwagen mit eigenem Heizwagen für uns verwöhnte Touristen. Wir brauchen die 1.000 V für unsere Klimaanlagen. Noch ein kurzer Kuppelhalt und wir machen uns auf den 15 km langen Weg zum Fährhafen. Vor dem Fenster ziehen die Abstell- und Werkstattanlagen der NEG vorbei, mit einem bunten Sortiment von Fahrzeugen, einige Wohnhäuser, dann sattgrüne Wiesen mit neugeborenen Lämmern und ihren Familien.
Aber der Genuss ist von kurzer Dauer. Die Fahrzeit von Niebüll zur Fähre hat sich nach einigen Investitionen in den Unterbau und die Sicherungstechnik auf 17 Minuten verkürzt.
Investitionen planen Staat und Deutsch Bahn auch auf der Marschbahn, Investitionen in

Entute pli ol 700 milionojn oni kalkulas momente - ĝis 2030 …
Ni observos tion plue en la venontaj jaroj – ĉiam ĉirkaŭ Pasko.
Sed nun unue la pramo atendas …



neue elektronische Stellwerke, in die Elektrifizierung der verbliebenen 134 Kilometer zwischen Itzehoe und Westerland, in den Nachbau des zweiten Gleises wo es noch fehlt, in eine 16 km lange Abkürzungstrasse zwischen Elmshorn und Horst um 10 Minuten für die Pendler zwischen Hamburg und Heide herauszuholen, wo eine große Akkumulatorenfabrik entstehen soll.
Insgesamt mehr als 700 Millionen rechnet man – bis 2030 …
Wir schauen uns das in den nächsten Jahren weiter an – immer um Ostern herum.
Aber jetzt wartet erstmal die Fähre …

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

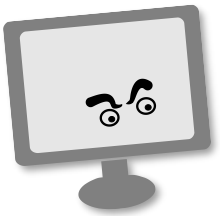
„Silente tra la urboj ili furas“

Mi havas nur malklaran bildon pri „Artefarita Inteligento“ – pri programoj evoluigantaj sin mem per lernalgoritmoj, kiuj trejnas kaj kreskigas siajn kapablojn same kiel la homo kiu kreis ilin kaj kiun la homo nun timas kiel substituaĵon iam pli bonan ol la originalo. Ni konscias pri ŝancoj kaj riskoj, kiujn ĝi provizas por ni. Nuntempe en la gazetaro furoras dialoga roboto, kiun eblas demandi ĉion ajn, kiun oni povas komisii skribi tekston pri ĉio ajn kaj kies rezultoj apenaŭ estas identigeblaj kiel maŝinproduktaĵo. ChatGPT ĉerpas sian scion el ĉio ajn aperinta kiel reta publikaĵo, sur retpaĝoj, en forumoj, gazetartikoloj, analizita parolita lingvo k.a. ĝis la jaro 2021.
La duboj laŭtiĝantaj venas inter alie de pedagogoj kaj profesoroj, nome duboj ĉu tekstojn celitajn kiel scio-kontrolaj hejmtaskoj de lernejanoj kaj studentoj efektive kompilis kaj formulis ili mem: Ili estas sen evidentaj eraroj aŭ malglataĵoj.
Nun artikolo en tiu ĉi gazeto ne estas ekzamena tasko kaj mi pretas libere koncedi, ke mi petis helpon de ChatGPT por plenigi liberan spacon en tiu ĉi eldono. Do ne malhelpu min viaj duboj …

„Leise iltissen sie durch die Städte“

Ich habe nur ein unscharfes Bild von „Künstlicher Intelligenz“ – von Programmen, die sich selbst durch Lernalgoritmen weiterentwickeln und die ihre Fähigkeiten genauso steigern, wie der Mensch das macht, der sie geschaffen hat und die der Mensch nun fürchtet als Ersatz, der irgendwann besser ist als das Original. Wir sind uns der Chancen und Risiken bewusst, die sie für uns bereithält. Aktuell wird in der Presse ein Chatbot gefeiert, den man alles fragen kann, den man mit beauftragen kann einen Text über irgendetwas zu schreiben und dessen Ergebnisse kaum als maschinelles Produkt zu identifizieren sind. ChatGPT schöpft sein Wissen aus allem möglichen, was im Netz veröffentlicht wurde, auf Internetseiten, in Foren, in Zeitungsartikeln, als analysierte gesprochene Sprache u.a. bis zum Jahr 2021.
Die erhobenen Bedenken kommen unter anderem von Pädagogen und Professoren, namentlich Bedenken, ob Texte, die Schülern und Studenten als Hausaufgabe zur Wissenskontrolle aufgegeben wurden, wirklich von diesen selbst zusammengestellt und formu-

Mia tasko por ChatGPT estas:
„Skribu poemon pri ŝanco-ekvilibro inter relo kaj strato“



liert wurden: Sie sind ohne offensichtliche Fehler und Unregelmäßigkeiten.
Nun ist ein Artikel in dieser Zeitung keine Prüfungsaufgabe und ich bin bereit, offen zuzugeben, dass ich ChatGPT um Hilfe gebeten habe, freien Platz in dieser Ausgabe zu füllen. Eure Bedenken sollen mich also nicht hindern …
Meine Aufgabe für ChatGPT ist:
„Skribu poemon pri ŝanco-ekvilibro inter relo kaj strato“ (auf Esperanto)

Guido Brandenburg

(trad. Brandenburg)

Skribu poemon pri ŝanco-ekvilibro inter relo kaj strato!

Reloj kaj stratoj, ambaŭ longaj vojoj,
Ni kun ili vojas tra l' grandaj loĝlokoj.
Sed kiu havas pli grandan ŝancon,
Por vojaĝi kaj ekiri la regionon?

La stratoj larĝas kaj universale famas,
Tra ili ni iras kaj marŝas sen paŭzo kaj haltoj.
Sed trafoj kaj bruegoj nin ĉirkaŭas,
Vojaĝado povas fariĝi maldolĉa, tiam neniom ni paŭzas.

Reloj en kontraŭa maniero kuras,
Silente tra la urboj ili furas.
Neniam trafita per bruego kaj halto,
La vojaĝo pli trankvila, kaj ne malpli salta.

Sed la ŝanco-ekvilibro povas malaperi,
La trajno ofte tro kara por riĉiriri.
Kiu ne povas ĝin pagi, al la strato
Li turniĝas kaj la trajno restas nekutimata.

Sed ĉiuj havu la ŝancon vojaĝi,
Senvole kaj libere migradi.
Do ni lernu, por egalrajtigo batali,
Por ke ambaŭ vojoj por ĉiuj disponeblaj fariĝu.

Reloj kaj stratoj, ambaŭ estas niaj,
Tra ili ni vojas, sen haltaj paŭzoj kaj grajoj*.

Schreibe ein Gedicht über Chancengleichheit von Schiene und Straße!

Schienen und Straßen, beide lange Wege,
Mit ihnen pfaden wir durch die großen Wohnstätten.
Aber welche haben die größere Chance,
Zu reisen und die Region zu gehen?

Die Straßen sind breit und sind weltweit berühmt,
Durch sie gehen wir und marschieren ohne Pause und Halte.
Aber Treffer und Lärme umgeben uns,
Reisen kann bitter werden, dann machen wir keinerlei Pausen.

Schienen laufen in gegensätzlicher Weise,
Leise iltissen sie durch die Städte.
Niemals getroffen mit Lärm und Halt,
Die Reise ruhiger und nicht weniger springend.

Jedoch die Chancengleichheit kann verschwinden,
Der Zug oft zu teuer zum reichgehen.
Wer ihn nicht bezahlen kann, zur Straße
Sich wendet und der Zug bleibt ungewöhnlich.

Aber alle sollen die Chance haben zu reisen,
Willenlos und frei zu wandern.

Kun ŝanco-ekvilibro por ĉiuj kaj sen limoj,
Ni vojaĝos pli facile kaj sen timoj.

*) grajo: Unuo de sorbita radia kvanto en la internacia sistemo de mezurunuoj

**) gray: Einheit der aufgenommenen Strahlungsmenge im internationalen Einheitensystem

ChatGPT

Lasst uns also lernen, für die Gleichermächtigung zu kämpfen,
Damit beide Wege für alle verfügbar werden sollen.

Schienen und Straßen, beide sind unser,
Durch sie pfaden wir ohne Halte und Graye**
Mit Chancengleichheit für alle und grenzenlos,
Werden wir reisen und ohne Ängste.

(trad. Brandenburg)



La fervoja katedralo en Antverpeno / die Eisenbahn-Kathedrale von Antwerpen
(Foto: Paul Hermans, WikiMedia)

Antverpeno – kial aliĝi?

Inversproporcie al la tempo ĝis komenco de la 74-a Internacia Fervojista Kongreso la 6-an de Majo en Antverpeno leviĝas la sangopremo de belga preparkomitato: Broŝuro, salutvortoj, labora kaj distra programoj, ekskursoj, loĝigo,

Antwerpen – warum anmelden?

Umgekehrt proportional zur Zeit bis zum Beginn des 74. Internationalen Eisenbahner-Kongresses am 6. Mai in Anwerpen erhöht sich der Blutdruck des belgischen Vorbereitungskomitees: Broschüre, Grußworte, Arbeits- und Unterhaltungsprogramm, Ausflüge,

postkongreso, financoj – multaj aferoj estas atentendaj.
Estas facile rekomendi partoprenon. Mi spertis dum kongresoj en la pasintaj jaroj la specialan atmosferon esperantistan kaj fervojistan inter la ĉeestantoj, ĉiam scivolaj unu pri la alia kaj scivolaj pri la lando kaj la urbo en kiu la aranĝo okazas.

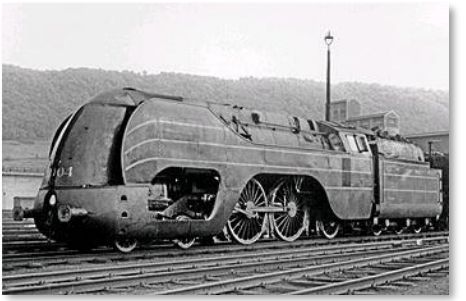


La kongresejo junularhotelo Pulcinella
Das Kongresszentrum Jugendhotel Pulcinella
(Foto: Thomas du Pont)

La belgaj esperantistaj fervojamikoj fondis novan landan asocion de IFEF, post kiam la antaŭa forvaporiĝis. La grupo estas viva, kreskanta, iniciatema kaj sufiĉe kuraĝa, jam tri jarojn post sia unua prezento al la IFEF-membraro inviti al kongreso.
La programoferto evoluas. Sed jam nun mi antaŭĝojas pri surprizaj revidoj, pri agrablaj konversacioj, pri informaj prelegoj, pri la haveno kun la plej granda kluzo en la mondo, la fervoja katedralo, la renesanca granda foirplaco, la reĝaj vagonoj en Schaerbeek kaj pliaj novaj spertoj kaj impresoj.
En la 73-opo de aliĝintoj laŭ stato je redaktofino publikigita troviĝas 4 germanoj kaj lasas „multe da aero supren“.
Aliĝoj ankoraŭ estas eblaj tra la retpaĝo https://www.ifef2023.net/. Aŭ kontaktu Yves Nevelsteen, Ten Dorpelei 4 bus 2, 2640 Mortsel (Belgio).

Guido Brandenburg

Unterbringung, Nachkongress, Finanzen – viele Sachen sind zu beachten.
Es fällt leicht die Teilnahme zu empfehlen. Ich habe in Kongressen der vergangenen Jahre die besondere Atmosphäre von Esperantisten und Eisenbahnern unter den Teilnehmern erfahren, die immer neugierig aufeinander sind und auf das Land und die Stadt, in der die Veranstaltung stattfindet.
Die belgischen Esperanto-Eisenbahnfreunde hatten einen neuen Landesverband der IFEF gegründet nachdem der vorherige sich verflüchtigt hatte. Die Gruppe ist lebendig, wachsend, initiativ und mutig genug, schon drei Jahre nach ihrer ersten Vorstellung vor den IFEF-Mitgliedern zu einem Kongress einzuladen.
Das Programmangebot entwickelt sich. Aber schon jetzt freue ich mich auf überraschende Wiederbegegnungen, auf angenehme Gespräche, auf informative Vorträge, auf den Hafen mit der größten Schleuse der Welt, die Eisenbahn-Kathedrale, den großen Renaissance-Markt, die Königswagen in Schaerbeek und weitere neue Erfahrungen und Eindrücke.
Unter den 73 Angemeldeten nach veröffentlichtem Stand bei Redaktionsschluss finden sich 4 Deutsche und lassen „viel Luft nach oben“.
Anmeldungen sind noch möglich über die Internet-Seite https://www.ifef2023.net/.
Oder setzt euch in Verbindung mit Yves Nevelsteen, Ten Dorpelei 4 bus 2, 2640 Mortsel (Belgien).



(trad. Brandenburg)



La nova stacio Merklingen - Schwäbische Alb
der neue Bahnhof Merklingen - Schwäbische Alb
(Foto: Michael Kümmling, WikiMedia)

Projektoj por la estonto

(daŭrigo el FE 4/2022)

La "totala valoro" de la projekto estas 3,985 miliardoj da eŭroj. La financa interkonsento de 2009 antaŭvidis 2,025 miliardojn da eŭroj. En la estonteco, longdistancaj trajnoj inter Stuttgart kaj Munkeno kaj de Ulm per la Württemberg Suda-Fervojo al Aŭstrio uzos la itineron. La ekfunkciigo de la nova linio kun la horara ŝanĝo en 2023 reduktos la longdistancan vojaĝdaŭron Stuttgart-Ulm jam de 56 ĝis 42 minutoj. Kiam Stuttgart 21 ekfunkcios, la vojaĝdaŭro reduktiĝos al 30 minutoj.
De la 61 km longa itinero, nur 11 km estas en ebena tereno. Ĉirkaŭ 30 km kuras en 9 tuneloj tra la Ŝvaba Ĵuraso. La plej longa tunelo estas la tunelo Boßler kun preskaŭ 9 km, la plej mallonga kun 252 m sub la aŭtoŝosea ripozejo antaŭ Aichelberg-monto. Unu el la trans-

Projekte für die Zukunft

(Fortsetzung aus FE 4/2022)

Der „Gesamtwertumfang“ des Projekts beträgt 3,985 Milliarden Euro. Der Finanzierungsvertrag von 2009 sah 2,025 Milliarden Euro vor. Über die Strecke werden zukünftig die Fernzüge zwischen Stuttgart und München bzw. ab Ulm über die württembergische Südbahn nach Österreich verkehrenden Züge fahren. Bereits durch die Nutzung der Neubaustrecke mit dem Fahrplanwechsel 2023 sinkt die Fahrzeit Stuttgart-Ulm im Fernverkehr von 56 auf 42 Minuten. Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird die Fahrzeit etwa 30 Minuten betragen.
Von der 61 Km langen Strecke befindet sich nur 11 Km in Geländegleichlage. Etwa 30 Km verlaufen in 9 Tunneln durch die Schwäbische Alb. Der längste Tunnel ist mit fast 9 Km der

pasejoj kiuj karakterizas la pejzaĝon estas la duparta ĉ. 500 m longa Filstal-ponto el du paralelaj partoj, kiuj ambaŭ portas ununuran trakon trans la samnoma valo.
Alia novaĵo estas la regiontrafika haltejo Merklingen, kiu ligas la Ŝvaban Ĵurason al loka trafikreto. Ĝis la ekfunkcio de Stuttgart 21, navedo Ulm-Wendlingen kunligos la novan linion al regiona trafikreto. Itinerproblemoj en la areo de Stuttgart malhelpas rektan ligon de loka trafiko al la landa ĉefurbo. En la oriento, la nova linio ligiĝas al stacio Neu-Ulm, kiu malfermiĝis la 18-an de Marto 2007. La ŝtato Baden-Virtembergo anoncis, ke ĝi mendis aldonajn lokajn transportajn servojn post la ekfunkciigo de Stuttgart 21, tiel ke ankaŭ la regionoj profitos de la vojaĝtemporedukto. La dutraka linio estas konstruita sur slabtrako kun norma ŝpuro (1435 mm) kaj elektrizita kun 15 kV 16.7 Hz ~.



Andreas Diemel

Boßlertunnel, der kürzeste mit 252 m der unter dem Rastplatz vor dem Aichelberg. Eine das Landschaftsbild prägende Überführung ist die zweiteilige, etwa 500m lange Filstalbrücke aus zwei parallelen Teilen, die beide jeweils eingleisig über das gleichnamige Tal führen.
Ein Novum ist auch der Regionalverkehrshalt Merklingen, der die Schwäbische Alb an den Nahverkehr anbindet. Bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird ein Shuttle Ulm-Wendlingen die Neubaustrecke an den Nahverkehr anbinden. Trassenprobleme im Stuttgarter Raum verhindern eine direkte Durchbindung des Nahverkehrs in die Landeshauptstadt.
Im Osten schließt die Neubaustrecke an den am 18. März 2007 eröffneten Bahnhof Neu-Ulm an. Das Land Baden-Württemberg hat angekündigt, zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 weitere Nahverkehrsleistungen zu bestellen, sodass die Fahrzeitverkürzungen auch in die Regionen hineinstrahlen. Die zweigleisige Strecke ist auf fester Fahrbahn mit Normalspur (1435 mm) gebaut und mit 15 kV 16,7 Hz ~ elektrifiziert.

(trad. Diemel)

Redaktofino por FE 02/2023 estos la 15.05.2023		Redaktionschluss für FE 02/2023 ist der 15.05.2023	
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	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