Fervoja Esperantisto

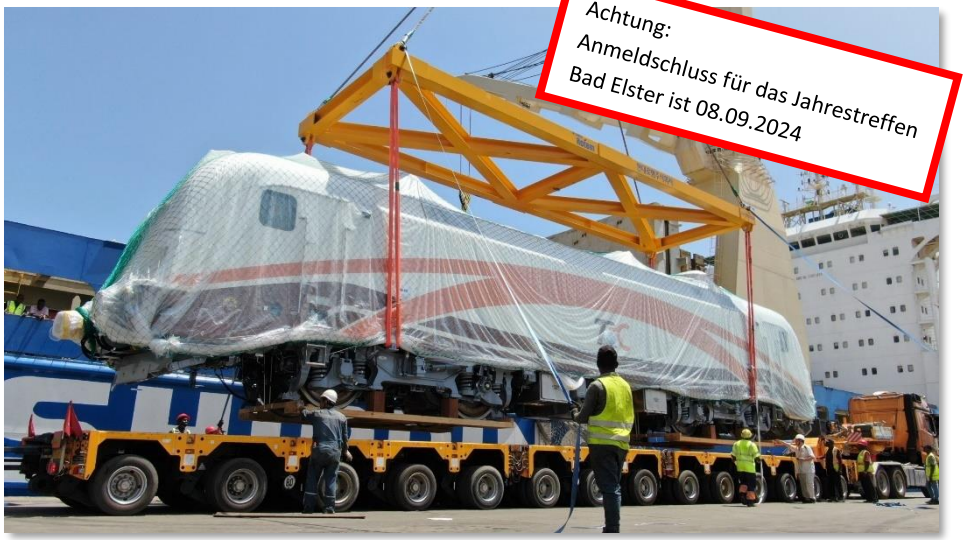
Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio
Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

GE FA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 3 Julio - Septembro 2024

Paŝo en la estonton

Ein Schritt in die Zukunft



Achtung:
Anmeldschluss für das Jahrestreffen
Bad Elster ist 08.09.2024

En la haveno de Dar es Salaam alvenas unu el la lokomotivoj por la novkonstruata normalŝpura linio tra Tanzanio.
(foto: Venance Nestory, TRC)
vd. paĝon 5

Im Hafen von Dar es Salaam kommt eine der Lokomotiven an für die neu gebaute Normalspurstrecke durch Tansania.
(foto: Venance Nestory, TRC)
s. Seite 5

Atentu:
Limdato por la jarkunveno
Bad Elster estas 08.09.2024

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Helga Perlwitz McMahon	3	Helga Perlwitz McMahon	3
Ringokolombo	4	Ringeltaube	4
Paŝo en la estonton	5	Ein Schritt in die Zukunft	5
Dank' al Dio nenio okazis ...	7	Gott sei Dank ist nichts passiert ...	7
Ĉu la gufo busu?	12	Soll der Uhu Bus fahren?	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

mi rigardas al la kalendaro: Neniu dubas, ke hodiaŭ estas dimanĉo. Tio estas la realeco, kiun ni kundividas kaj kun kiu ni povas plani komunajn aktivecojn. Kun homoj, kiu estas konvinkitaj, ke estas lundo, ni tion ne povas fari.

Ĉu por komunikado, ĉu por agado: Por ĉio ni bezonas komunan imagon pri la realo. Nur tiam eblas diskuti, kio estu kaj kio devus okazi. Kiu ne kredas je la homfarita tutmonda varmiĝo, tiu kontraŭas ĉiun klimato-protektan preskribon perceptante ĝin kiel ŝarĝon. Kiu kredas, ke la koronviruso ne pli danĝeras ol banala gripo, tiu opinias izolajn regulojn diktatoreca limigo de la libereco. Kiu ne kredas, ke la rusa armeo atakas Ukrainion, ĉar Ukrainio estas parto de Rusio kaj ne ekzistas kiel sendependa ŝtato, tiu malakceptas helpi al Ukrainio.

Jen tri tute diversaj aspektoj de la inklino en kreskanta socia grupo, nei minacojn kaj vivi en alia realo. La deziro kaŝiĝi kaj prefere kredi mensogojn ol veron ne ŝajnas al mi nova. Pli volonte ni volas daŭrigi laŭ niaj kutimoj ol akcepti malagrablajn ŝanĝojn.

Tamen: Alie ol en la pasinteco, kiun mi persone povis travivi, variiĝis la rimedoj dissemi tiajn mensogojn kaj kreskis la nombro de influantoj pretaj senskrupule apliki tiujn rimedojn.

Grupoj, partioj, unuopuloj (ne necese por 44 miliardoj aĉeti la tutan forumon) distribuas la alternativajn faktojn kaj ĝuas la subtenon de siaj aplaŭdantoj.

„Mensogoj por la intelekto ofte estas multe pli konvinkaj kaj allogaj ol la vero, ĉar la mensoganto havas la grandan avantaĝon, scii jam anticipe, kion la publiko deziras aŭdi.“ Tiun resumon Hannah Arendt publikigis 1971 longe antaŭ la establo de la Interreto.

La fenomeno sekve ne rezultas el la eltrovo de la socia komunikiloj, sed ĉiam ekzistis. Tamen

Liebe Leserinnen und Leser,

ich sehe zum Kalender: Niemand bezweifelt, dass heute Sonntag ist. Das ist die Wirklichkeit, die wir teilen und mit der wir gemeinsame Unternehmungen planen können. Mit Menschen, die überzeugt sind, es sei Montag, können wir das nicht tun.

Ob zur Kommunikation oder zum Handeln: Für alles brauchen wir eine gemeinsame Vorstellung von der Wirklichkeit. Nur dann kann darüber diskutiert werden, was ist und was passieren sollte.

Wer nicht an die menschengemachte globale Erwärmung glaubt, wird gegen jede Klimaschutzregel sein, weil er sie als Belastung empfindet. Wer glaubt, dass das Coronavirus nicht gefährlicher ist als eine gewöhnliche Grippe, der hält Abstandsregeln für eine diktatorische Einschränkung der Freiheit. Wer nicht glaubt, dass die russische Armee die Ukraine angreift, weil die Ukraine ein Teil Russlands ist und nicht als unabhängiger Staat existiert, der akzeptiert keine Hilfe für die Ukraine.

Das sind drei völlig verschiedene Aspekte der Neigung einer wachsenden gesellschaftlichen Gruppe, Bedrohungen zu leugnen und in einer anderen Wirklichkeit zu leben. Das Bedürfnis, sich zu verstecken und lieber an Lügen zu glauben als die Wahrheit, scheint mir nicht neu zu sein. Lieber wollen wir an unseren Gewohnheiten festhalten als unangenehme Veränderungen anzunehmen.

Aber: Anders als in der Vergangenheit, die ich persönlich erleben konnte, sind die Mittel vielfältiger geworden, solche Lügen zu verbreiten und ist die Zahl der Meinungsmacher gestiegen, die bereit sind, diese Mittel ohne Skrupel anzuwenden.

Gruppen, Parteien, einzelne Personen (nicht notwendig, für 44 Milliarden ein ganzes Forum zu kaufen) verbreiten die alternativen Fakten und erfreuen sich der Unterstützung ihrer Fans.

„Lügen erscheinen dem Verstand häufig viel einleuchtender und anziehender als die Wirklichkeit, weil der Lügner den großen Vorteil

la posedantoj kaj administrantoj de YouTube, X, Instagram, Facebook, TikTok ktp. ŝuldas al la aplikantoj la insiste ripetendan atentigon, ke ĉio tie aperanta estas senescepte persona opinio de la verkinto kaj ke la forumo ne povas kaj ne volas anstataŭigi la laboron de ĵurnalistoj kaj la gazetaro. Tiuj ĉe ni raportas okaze tendence sed almenaŭ en leĝe reglamentita kadro,

opinias



hat, im Voraus zu wissen, was das Publikum zu hören wünscht.“ Diese Zusammenfassung veröffentlichte Hannah Ahrendt 1971 lange vor dem Aufbau des Internets.
Das Phänomen ist demnach keine Folge aus der Erfindung der sozialen Medien, sondern hat es immer gegeben. Trotzdem schulden die Besitzer und Verwalter von YouTube, X, Instagram, Facebook, TikTok usw. ihren Nutzern den beharrlich zu wiederholenden Hinweis, dass alles was dort erscheint ausnahmslos die persönliche Meinung des Verfassers ist und dass das Forum die Arbeit der Journalisten und der Presse nicht ersetzen kann und will. Diese berichten bei uns zwar gelegentlich tendenziös aber wenigstens in einem gesetzlich geregelten Rahmen,

meint

Guido Brandenburg **(trad. Guido Brandenburg)**

Helga Perlwitz-McMahon 30.01.1944 – 07.04.2024

La intereso pri aliaj homoj kondukas multajn en la rondon de la esperantistoj - same kiel Helga Perlwitz McMahon, kiun mi bedaŭrinde nur unu fojon rajtis renkonti, kiam ŝia sano jam ne plu permesis streĉajn vojaĝojn. En Bad Ems vespere en Oktobro 2019 ni sidis kune dum horoj por kanti kaj paroli pri ŝia mondpercepto. En geografie malpli vasta cirklo ĉirkaŭ sia hejmo ŝi spite siajn limigojn sukcese flegis internaciajn kontaktojn. Ŝi ne plu povis iri en la mondon, sed la mondo povis veni al ŝi. Helpis ŝiaj taskoj en partio kaj eklezio.
Helga forpasis la 7-an de Aprilo en aĝo de 80 jaroj.



Das Interesse an anderen Menschen führt Viele in den Kreis der Esperantisten – ebenso wie Helga Perlwitz McMahon, der ich leider nur einmal begegnen durfte, als ihre Gesundheit schon keine anstrengenden Reisen mehr erlaubte. In Bad Ems im Oktober 2019 saßen wir Stunden zusammen, um zu singen und über ihr Weltbild zu reden. Im geografisch engeren Umkreis um ihr Heim pflegte sie ihren Einschränkungen zum Trotz internationale Kontakte. Sie konnte nicht mehr in die Welt gehen, aber die Welt konnte zu ihr kommen. Dabei halfen ihre Aufgaben in Partei und Kirche.
Helga verstarb am 7. April im Alter von 80 Jahren.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**



Aŭtotrajno atendas ĉe la kajo / ein Autoreisezug wartet am Bahnsteig
(foto: Harald Eisenberger, ÖBB)

Ringokolombo

Kvankam rigardante sur la najbarajn tegmentojn mi ĉiam povas observi almenaŭ unu ekzempleron el tiu specio, la ringokolombo tamen simbolas raran bonŝancon – raran kiel la sukcesa mendo de transporto en nokta aŭtotrajno.

La Germana Fervojo jam antaŭ jaroj strekis la oferton de aŭtotrajnoj. Sed kelkaj entreprenoj en la ĉefa sezono ankoraŭ veturigas tiajn trajnojn, kelkaj ankaŭ en kombino kun lit- aŭ kuŝvagonoj. En Germanio ili trafikas ĉefe laŭ nord-suda akso - de Hamburg ekzemple al Lörrach, stacio proksima al Basel. Lörrach estas konvena elirpunkto por aŭtomobile daŭrigi al Svislando aŭ Francio. Alia celstacio, Villach en Aŭstrio, estas same oportune proksima al Slovenio kaj Italio. Aŭtotrajnaj itineroj komenciĝas en Hamburg kaj en Düsseldorf.

Ekster Germanio la situacio parte estas pli kuraĝiga. Aŭstrio estas ligita al Slovenio, Kroatio, Turkio. Inter Ĉeĥio kaj Slovakio navedas noktaj

Ringeltaube

Obwohl ich immer wenigstens ein Exemplar dieser Spezies auf den Nachbardächern beobachten kann, steht die Ringeltaube doch für einen seltenen Glücksfall, selten wie die erfolgreiche Buchung eines Transports in einem Nacht-Autozug.

Die Deutsche Bahn hat schon vor Jahren das Angebot der Autoreisezüge gestrichen. Aber einige Unternehmen lassen solche Züge in der Hauptsaison noch fahren, einige auch in Kombination mit Schlaf- und Liegewagen. In Deutschland verkehren sie hauptsächlich auf einer Nord-Süd-Achse – von Hamburg beispielsweise nach Lörrach, einem Bahnhof nahe Basel. Lörrach ist ein passender Ausgangspunkt, um mit dem Auto weiter in die Schweiz oder nach Frankreich zu fahren. Ein anderer Zielbahnhof, Villach in Österreich, liegt ebenso günstig in der Nähe von Slowenien und Italien. Die Laufwege der Autoreisezüge beginnen in Hamburg und Düsseldorf.

aŭtotrajnoj. En Finnlando itineroj ligas la ekstremojn de la lando inter Turku kaj Helsinki en la sudo kaj Rovaniemi kaj Kolari en la nordo. La franca fervojo aliflanke sekvas similan politikon kiel la germana: Aŭtotrajnoj veturas, kie la aŭto mem ne estas konkurenco. Tio validas por la taluso al la insulo Sylt kaj same por la tunelo al Britio.

Sed ni ne tute forgesu tiun eblon de trankvila alvojaĝo sen rezigni pri la propra veturilo en la ferioloko. Eble ĝi iam spertos renesancon.



Außerhalb Deutschlands ist die Lage zum Teil ermutigender. Österreich ist verbunden mit Slowenien, Kroatien und der Türkei. Zwischen Tschechien und der Slowakei pendeln Nacht-Autoreisezüge. In Finnland verbinden die Laufwege die Extreme des Landes zwischen Turku und Helsinki im Süden und Rovaniemi und Kolari im Norden. Die französische Bahn verfolgt eine ähnliche Politik wie die deutsche: Autozüge fahren, wo das Auto selbst keine Konkurrenz ist. Das gilt für den Damm nach Sylt ebenso wie für den Tunnel nach Großbritannien.

Wir sollten eber diese Möglichkeit der ruhigen Anreise ohne Verzicht auf das eigene Fahrzeug am Ferienort nicht ganz vergessen. Vielleicht wird sie einmal eine Renaissance erleben.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

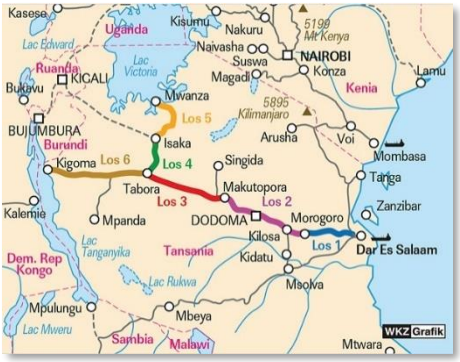


Trajno de TZA alvenas / ein Zug der TZA fährt ein (Foto: Jossejonathan, WikiMedia)

Certe daŭros ankoraŭ ĝis ni legos la unuajn raportojn kaj vidos la unuajn bildojn de la Universala Kongreso en Aruŝo. Kaj ĉu en tiuj raportoj aperos trajnoj kaj stacioj, ankaŭ ne estas antaŭvideble. Fervojo en Tanzanio ekzis-

Sicher wird es noch dauern, bis wir die ersten Berichte lesen und die ersten Bilder vom Esperanto-Weltkongress in Arusha sehen werden. Und ob in diesen Berichten Züge und Bahnhöfe erscheinen werden, ist auch nicht vorher-

tas, sed ne ludas esencan rolon. Kreo kaj bontenado de trakreto kompare al la simpla senpretenda konstruo de stratoj estas multekosta investo, kiu baras la perspektivon al la longtempaj avantaĝoj.
La ekzistanta fervoja reto konsistas plejparte el metroŝpuraj unutrakaj linioj kaj nelaste pro daŭra neglektado permesas nur modestajn rapidojn kaj transportpezojn.
Atenton tamen meritas projekto celanta novkonstruon de normalŝpura linio, kiu interligu la ĉefurbon Dodoma kun la marhavenurbon Dar es Salaam kaj la havenurbojn Mwanza ĉe la lago Victoria kaj Kigoma ĉe la lago Tanganjika. La planoj antaŭvidas elektrizon per sistemo 25 kV 50 Hz kaj rapidon de 160 km/h. La linio servu por transporto varoj sed ankaŭ por pasaĝeroj, kio signifas gravan strategian ŝanĝon en la trafika politiko.



Unua sekcio de Dar es Salaam ĝis Morogoro funkcias. Dua de Morogoro al Dodoma estas pli-malpli funkcipreta. La fokuso nuntempe direktiĝas al sistemtestoj, al instruo de la personaro kaj eduko de la loĝantoj apudliniaj. Katenario kun alttensia kurento ne nur estas esenca elemento de medikonforma fervojo, sed ankaŭ novspeca danĝero, kiun nepre necesas respekti.
Tiaj informoj troveblas serĉante en la Interreto. Sed ni atendu la revenon de niaj kongresintoj

Guido Brandenburg

sehbar. Eine Eisenbahn gibt es in Tansania, sie spielt jedoch keine wesentliche Rolle. Die Schaffung und Instandhaltung eines Eisenbahnnetzes ist im Vergleich zu dem einfachen anspruchslosen Bau von Straßen eine teure Investition, die den Blick auf die langfristigen Vorteile verstellt.
Das vorhandene Bahnnetz besteht zum größten Teil aus eingleisigen Meterspur-Strecken und erlaubt, nicht zuletzt wegen dauerhafter Vernachlässigung nur bescheidene Geschwindigkeiten und Transportlasten.
Aufmerksamkeit verdient jedoch ein Projekt, das den Neubau einer Normalspurstrecke zum Ziel hat, die die Hauptstadt Dodoma mit dem Seehafen Dar es Salaam und den Hafenstädten Mwanza am Victoriasee und Kigoma am Tanganjikasee verbinden soll. Die Pläne sehen eine Elektrifizierung mit dem System 25 kV 50 Hz und eine Geschwindigkeit von 160 km/h vor. Die Strecke soll dem Transport von Gütern aber auch von Reisenden dienen, was eine wichtige strategische Neuausrichtung in der Verkehrspolitik bedeutet.
Ein erster Abschnitt von Dar es Salaam bis Morogoro ist in Betrieb. Ein zweiter von Morogoro nach Dodoma ist mehr oder weniger betriebsbereit. Der Fokus liegt derzeit auf Systemtests, der Ausbildung des Personals und der Erziehung der Bewohner längs der Strecke. Eine Oberleitung mit hochgespanntem Strom ist nicht nur ein wesentliches Element einer umweltgerechten Eisenbahn, sondern auch eine neuartige Gefahr, die unbedingt zu respektieren ist.
Solche Informationen finden sich beim Durchsuchen des Internets. Aber lasst uns die Rückkehr unserer Kongressteilnehmer abwarten.

(trad. Brandenburg)



(Foto: Bundespolizei, Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung)

Dank‘ al Dio nenio okazis …

Esperantistoj sendube estas advokatoj de lingva diverseco. Ni substrekas la valoron de minoritataj lingvoj kaj regionaj dialektoj. Kaj ni atentigas, ke per normigo de lingvo ankaŭ perdiĝas nemateriaj valoroj tradiciaj kaj kulturaj. La konversacia neformaleco, kiun ni ĝuas auskultante dialektan interparolon, tamen fariĝas problemo, se lingvouzo kaj klareco fariĝas esencaj elementoj de fervoja funkciprincipo …

Longa enkonduko por mallonga resumo el raporto de BEU, la federacia oficejo por esploro de fervojaj akcidentoj, publikigita nun kvar jarojn post la esplorita okazaĵo.

La unutraka elektrizita regiona linio de Garmisch-Partenkirchen al Reutte en Aŭstrio estas ekipita per sistemo de trajna radiofonio. La limtransira sekcio inter Griesen kaj Ehrwald Zugspitzbahn en la koncerna jaro ne disponis pri kantona blokadsistemo. La kompare malalta maksimuma rapido kaj la malalta trajnfrekvenco permesas reguli la trajnsinsekvon sole per telefona interkomunikado. Trajnveturoj inter la trajntrafikestroj de la najbaraj stacioj

Gott sei Dank ist nichts passiert …

Esperantisten sind zweifellos Anwälte sprachlicher Diversität. Wir unterstreichen den Wert von Minderheitensprachen und regionalen Dialekten. Und wir machen darauf aufmerksam, dass mit der Normung der Sprache auch immaterielle Werte traditioneller und kultureller Art verloren gehen. Die Lockerheit im Gespräch, die wir toll finden, wenn wir einer Unterredung im Dialekt zuhören, wird aber zum Problem, wenn Sprachgebrauch und Klarheit entscheidende Elemente eisenbahnbetrieblicher Prinzipien werden …

Eine lange Einführung in ein kurzes Resümee aus dem Berichten der BEU, der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung, der nun vier Jahre nach dem untersuchten Ereignis veröffentlicht wurde.

Die eingleisige elektrifizierte Nebenbahn von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte in Österreich ist mit einem Zugfunksystem ausgestattet. Der grenzüberschreitende Abschnitt zwischen Griesen und Ehrwald Zugspitzbahn hatte im betreffenden Jahr noch keinen Streckenblock. Die relativ niedrige Höchstge-

estas proponataj kaj akceptataj. Same anoncata estas la kompleta alveno de la trajno en la stacio liberiginta la kantonon inter la stacioj. Ĉiu tia informo estas ambaŭflanke skribe protokolata en la respektiva trajnanonca registro. La telefona interkomunikado estas registrata.

Kio okazis:

La 22-an de Januaro 2020 maldika neĝtavolo kovras la valojn de Supera Bavario. Je la 16:04 h la regiona pasaĝertrajno RB 5522 forlasas la stacion Garmisch-Partenkirchen en la direkto Reutte. Por la stacio Griesen la horaro antaŭvidas halton laŭbezonan. Post haltejo Untergrainau la kondukisto rapidbremse haltigas la trajnon, ĉar aŭtomobilo ĉe la pasejo en km 10,463 estas glitinta sub la duonbarieron kaj okupas la limprofilan spacon. Li anoncas la okazaĵon al la trajntrafikestro de la stacio Griesen sekva en veturdirekto. Tiu informas sian kolegon en Reutte pri la atendebla trajnmalfruiĝo, al kiu li jam estas anoncinta la pluveturon de RB 5522. Li reŝanĝas la eliran signalilon al bildo veturmalpermesa.

La trajntrafikestro Reutte proponas al sia kolego en Griesen, ŝanĝloki la kruciĝon kun la kontraŭdirekta RB 5523 de la stacio Ehrwald Zugspitzbahn al Griesen por limigi aldonan malfruiĝon. Tiu intertraktas kun la distribua centralo Garmisch-Partenkirchen kaj reagas al la propono per neklara konsento.

La trajno RB 5522 atingas Griesen malfrua je 25-minutoj. Ripeta trajnanonco al la kolego en Reutte ne okazas. Por Griesen laŭbezona halto ne estas mendita. Tial la trajntrafikestro per signalo veturpermesa jam preparis la elveturon. Preterpasinte le eliran signalilon la kondukisto vidas la kontraŭdirektan RB 5523 starantan antaŭ la enira signalilo kaj sukcesas haltigi sian trajnon 20 m antaŭ ĝi. La trajntrafikestroj klopodas klarigi inter si la situacion. Griesen informas Reutte, ke tie du trajnoj staras front-al-fronte. Reutte komprenas kaj klopodas persvadi Griesen reguli la aferon uzante neregistratan telefonkonekton. Tio ne estas sukcesa, ĉar la kondukisto de RB 5522 jam estas informinta sian centralon kaj

schwindigkeit und die geringe Zugdichte erlauben, die Zugfolge allein durch telefonische Kommunikation zu regeln. Zugfahrten werden zwischen den Fahrdienstleitern der benachbarten Bahnhöfe angeboten und angenommen. Ebenso wird die vollständige Ankunft des Zuges im Bahnhof gemeldet, der damit den Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen freigemacht hat. Jede dieser Informationen wird beiderseits schriftlich im Zugmeldebuch protokolliert. Die telefonische Kommunikation wird aufgezeichnet.

Was geschah:

Am 22. Januar 2020 bedeckt eine dünne Schneeschicht die Täler Oberbayerns. Um 16:04 Uhr verlässt der Regionalzug RB 5522 den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen in Richtung Reutte. Für den Bahnhof Griesen sieht der Fahrplan einen Bedarfshalt vor. Nach dem Haltepunkt Untergrainau hält der Lokführer den Zug mit Schnellbremsung an, weil ein Auto am Bahnübergang km 10,463 unter die Halbschranke gerutscht ist und den Lichtraum besetzt. Er meldet den Vorfall dem Fahrdienstleiter des in Fahrtrichtung folgenden Bahnhofs Griesen. Dieser informiert seinen Kollegen in Reutte über die erwartete Zugverspätung, dem er schon die Weiterfahrt der RB 5522 angekündigt hatte. Er stellt das Ausfahrsignal auf Halt zurück

Der Fahrdienstleiter Reutte schlägt seinem Kollegen in Griesen vor, die Kreuzung mit dem Gegenzug RB 5523 vom Bahnhof Ehrwald Zugspitzbahn nach Griesen zu verlegen, um die Folgeverspätung zu begrenzen. Dieser verhandelt mit der Dispostelle Garmisch-Partenkirchen und reagiert auf den Vorschlag mit einem unklaren Einverständnis.

Der Zug RB 5522 erreicht Griesen mit einer Verspätung von 25 Minuten. Eine wiederholte Zugmeldung an den Kollegen in Reutte unterbleibt. Für Griesen ist kein Bedarfshalt gemeldet. Darum hat der Fahrdienstleiter mit Fahrtstellung des Signals bereits die Ausfahrt vorbereitet. Nach Vorbeifahrt am Ausfahrsignal sieht der Lokführer den RB 5523 der Gegenrichtung vor dem Einfahrsignal stehen und

atendas la enkondukon de la regprocedo por malregulaĵoj.
Fragmentoj de la unika interparolo publikigita en la esplora raporto furoris diversloke en la gazetaro:



kann seinen Zug 20 m davor zum Halten bringen Die Fahrdienstleiter versuchen, die Situation untereinander zu klären. Griesen informiert Reutte, dass sich dort zwei Züge gegenüberstehen. Reutte versteht und versucht Griesen zu überreden, die Angelegenheit über eine nicht aufgezeichnete Telefonverbindung zu regeln. Das gelingt nicht, weil der Lokführer der RB 5522 bereits seine Zentrale ins Bild gesetzt hat und auf das Einleiten der Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten wartet.
Teile der einmaligen im Untersuchungsbericht veröffentlichten Unterredung erregten verschiedentlich Aufsehen in der Presse:

Griesen	**Reutte**	**Griesen**	**Reutte**
Stacio Griesen, do la trajno ne venas, 5522 staras ĉe km 10,5 ĉe mi … antaŭ la pasejo, ĉar tie aŭto englitis trasub la bariero		Bahnhof Griesen, also der Zug kommt ned, 5522 steht in km 10,5 bei mir … vorm Bahnübergang weil da ist a Auto unterm Schranken neigrutscht	
	En ordo		Okay
Griesen		Griesen	
	Vi [nomo] mi ankoraŭfoje tie ĉi.		Du [Name] isch nomal da.
Jes		Ja	
	Em, kun la 25 … 23 ni ja foje povas veturigi al vi suben, aŭ?		Äh, mit dem 25 … 23 könn mer mal zu dir runterfahren, oder?
Al mi vi venas		Zu mir kimmst du her	
	Ĵus mi telefonis kun la dispona centralo en Garmisch, ke ni tute nenion pri tio sciis.		I hab mir jetzt grad mit der Leitstelle in Garmisch telefoniert, dass mor gar nix davo gewisst hän.
Mm		Mmh	
	Ni eble ŝovu la dudektrian en Griesen preter la dudekdua.		Vielleicht das mer nen Dreiezwanzger in Griesen auf'n Zworezwangzer stupfen.
Mm		Mmh	
	Mi diris, ke li foje zorgu pri tio kaj poste ankoraŭ donu informon.		I hob gesagt, er sie mal drum kümmre und soll nocha Bescheid geben.
Mm, mi tiam telefonas al la dispona centralo … ĉio klara ĝis tiam.		Mmh, ich ruf dann Transportleitung an ge ... alles klar bis dann.	
	Jes, konvenas, dankon ĝis		Jawoll, bassd, danke tschüss

Reutte	Reutte
Jes do kiel dirite la 5522, ĝi ruliĝas nun, ĵus ĝi nun malrapide envenas ĉe mi.	Ja also wie gesagt der 5522, der rollt jetzt ge, der kommt jetzt langsam zu mir rein.
Mi aŭdis … konvenas … ni ankoraŭfoje faras trajnanoncon ĉu?	Hon i ghert … bassd … mir machen noch amal a Zugmeldung ge?
Precize … do … bone ĉu ni tion volas ankoraŭfoje fari aŭ? Trajnanocon?	Genau … also … gut … woll mer des nochmal machen oder? Zugmeldung?
Em, kiam vi proksimume foriros?	Äh, mit wann kommscht'n ungefähr weg?
Em, mi pensas ke ĝi post … jes post minutoj tiel.	Äh, ich denk mal dass er in … ja in Minuten sowas.
Do 46 … vi ne bezonas ion diri … 45/46 konvenas.	Halt 46 … da brauchst nix mehr sagen … 45/46 bassd.
De tie ĉi 46 ĉio klaras.	Von hier 46 ge alles klar
Ĉio klara	Alles klar
Ĝis poste	Bis gleiche
En ordo bone	Okay gut
Jes ĝis	Ja tschau
Griesen … do ĝi estas … mi ja sendis al vi trajnon, aŭ?	Griesen … also der is … ich hab dir doch den Zug rausgeschickt, oder?
Pardonu?	Bitte?
Mi ja plusendis al vi la 5522, aŭ?	Ich hab dir doch den 5522 weiter geschickt, oder?
Jes	Ja
Sed li diris, tiu trajno staras em inter li … antaŭ li.	Aber der hot gsogt, der eine Zug steht äh zwischen eahm … vor eahm.
Kie?	Wo?
Em li estas em … ĵus elveturinta kaj tiam li diris em … tie staras la trajno antaŭ li.	Äh der is äh … bei grad raus und dann hat er gsagt äh … da steht der Zug vor eahm.
[nomo] … em … skribu rapide sur slipon kaj al-, alvoku mian telefonon … (paŭzo) ĉu vi havas ion por skribi? [nomo!] hallo!?	[Name] … äh … schreib dir schnell an Zettl und ruf mi aufm aufm Telefon an … (Pause) hoscht was zum Schreiben? … [Name!] hallo!?
Jes mi ja jam aŭskultas.	Ja i bin scho dran ja.
Notu nun telefonnumeron! [transdono	Schreib dir a Nummer auf jetzt!

de la telefonnumero] Alvoku min urĝe!	[Rufnummernübermittlung] Ruf mi dringend an!
1…2…3…4…5	1…2…3…4…5
Bone	Gut
Reutte	Reutte
Jes stacio Griesen, vi, tie ĉi mi ne atingas mian trajnon 5522 per radiofonio.	Ja Bahnhof Griesen, du, hier ich erreich meinen Zug 5522 ned per Funk.
Mi rapide radio-kontaktas lin por vi.	Ich funkt dir'n schnell an eh.
Tiam sendu lin enen al mi, ĉu.	Und dann schick ihn zu mir rei ge.
Jes konvenas, ĉio klara.	Ja bassd, alles klar guad.
Stacio Griesen	Bahnhof Griesen
Vi, li alvokis la disponan centralon … la kunordiganton por danĝerokazoj .., do vi.	Du der hat die Leitstell … der hat den Notallmanager angerufen … du eh.
Jes bone tiam la afero ĉiakaze estas finita.	Ja gut dann is eh vorbei.
Jes kaj tiam ĝi ĉiakaze estas finita, vi ĉu … tio estas … li devas tie resti ĝis li sin anoncas, do vi.	Ja und dann isch eh vorbei du ge … des isch … der musch do bleiben bis er sich meldet, du eh.
Ĉio klara … ĉu li jam ion diris, ke li reveturas al mi, aŭ?	Alles klar … hat der schon was gesagt dass er zurückfahrt zu mir oder?
Ne li ne pli reveturas … li rakontis, li faros tute nenion plu.	Na der fährt nicht mehr zurück … hat er erzählt, der duat gar nix mehr.
Do bone en ordo	Also gut okay
bone	Guat
Ĝis poste	Bis glei
Konvenas, bone, ĝis	Bassd, guad, tschüss

Rimarko de la redaktoro:
Depost Junio 2023 la linia sekcio estas ekipita per teknika asisto-sistemo, kiu preventu tiajn kontraŭdirektajn veturojn. Laŭ nekonfirmitaj fontoj en la stacio Griesen en la jaro 2024 estu konstruata elektronika regejo tipo ZSB 2000 inkludanta kantonan blokadsistemon al Ehrwald Zugspitzbahn.

Guido Brandenburg

Anmerkung des Redakteurs:
Seit Juni 2023 ist der Streckenabschnitt mit einer technischen Assistenzeinrichtung ausgestattet, die solche Gegenfahrten verhindern soll. Nach unbestätigten Quellen soll im Bahnhof Griesen im Jahr 2024 ein elektronisches Stellwerk der Bauart ZSB 2000 gebaut werden einschl. Streckenblock nach Ehrwald Zugspitzbahn.

(trad. Brandenburg)

Ĉu la gufo busu?

Sekvadi la kulturon -
kion do?
Tage kaj nokte
dediĉi sin
al detruo de maltaŭgaj idealoj -
ajnhemisfere
aŭ eĉ sur Tristano de Kunjo -
Ho & jen!
Mi klarigas al mia SUV
malakceli & supervivi la holocenon …
La trotroo
de decibeloj & luksoj
igis min jam tre antaŭtempe
malbonaŭda kaj miopa.
Jes, ja,
la kulturherooj de la pasinteco & nuno
kun siaj fiksitaj kondiĉoj
aŭ mense kapricaj metakompletoj!
Infero de obtuza perfekto,
teda bonego, stultiva kompetento
& plena je
rapidaj & puremaj buŝ-al-buŝ-sukuristoj …
Tamen:
Nenio estas kia ĝi restas.



Soll der Uhu Bus fahren?

Der Kultur hinterherlaufen -
was also?
Tag und Nacht
sich widmen
der Zerstörung untauglicher Ideale -
in gleich welcher Hemispäre
oder sogar auf Tristan da Cunha –
Oh & da!
Ich habe meinem SUV erklärt
zu bremsen & das Holozän zu überleben …
Das Vielzuviel
der Dezibel & Komforts
hat mich schon sehr vorzeitig
schwerhörig und kurzsichtig gemacht.
Ja doch,
die Kulturhelden aus Vergangenheit und Gegenwart
mit ihren festen Konditionen
oder geistig sprunghaften Metaeinheiten!
Hölle einer dumpfen Perfektion,
lästiger Vortrefflichkeit, verdummender Kompetenz & voller
schneller & reinlicher Mund-zu-Mund-Sanitäter …
Trotzdem:
Nichts ist wie es bleibt.

Nula Horo „Daŭripove tra la disciplinoj“, 314
Wolfgang Günther

Nula Horo „Nachhaltig durch die Disziplinen“, 314
(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 04/2024 estos la 15.11.2024		Redaktionschluss für FE 04/2024 ist der 15.11.2024	
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
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