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 2025

Post kvarjara rekonstruo

Nach vierjährigem Wiederaufbau



La 420 t peza ŝtalponto Marienthal 2 estas ŝovita en sian finan pozicion. En la fono videblas la vastigita tunelo tra la monto Engelsley.
(foto: Mediathek Deutsche Bahn, vd. paĝon 3)

Die 420 t schwere Stahlbrücke Marienthal 2 ist in ihre Endposition geschoben. Im Hintergrund zu sehen ist der erweiterte Tunnel durch den Engelsley.
(Foto: Mediathek Deutsche Bahn, s. Seite 3)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
Post kvarjara rekonstruo	3	Nach vierjährigem Wiederaufbau	3
FISAIC moduloj en Gera	6	FISAIC-Module in Gera	6
Senspace plena?	8	Voll bis zum Anschlag?	8
Kurioza trovitaĵo	9	Kurioses Fundstück	9
Fervojvojaĝo	10	Eisenbahnfahrt	10
En aparta atmosfero	11	In besonderer Atmosphäre	11
Ankoraŭ spaco en Schleiden	12	Noch Platz in Schleiden	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

„Ĝi estos defio!“ Tion ĉiuj jam diris en la komenco. Detruo kien ajn oni rigardis. Ankaŭ kio aspektis iel reuzebla, ofte montriĝis entute novkonstruenda. Kaj kie novkonstruo necesis, tie leviĝis la demandoj, ĉu same aŭ alie, ĉu sole aŭ komune, ĉu kun aŭ sen opcioj por estonto. Ke krom forigo de la ruinoj kaj kunordigo de enorma nombro de preskaŭ samloke laborantaj homoj kaj maŝinoj tiuj multfacetaj planprocedoj sukcesis ene de la pasintaj kvar jaroj – tion kapablas prijuĝi kiu observas la kutiman daŭron de konstruprojektoj (kiel ekzemple la revivigon de la pasaĝera trafiko inter Münster kaj Sendenhorst).

Se do nun jam de Junio 2025 la Eifel-linio refunkcias kaj okaze de la jarfina horarŝanĝo 2025 la Erft-vala kaj la Ahr-vala linioj sekvos en kompleta etendo, tio meritas respekton.

La decido financi samtempan elektrizon de la linioj certe estas same laŭdinda. Ĝi permesas altigon de akcelkapablo kaj veturrapido kaj pli facilan interligon kun la najbara rapidfervoja reto.

Komparo kun renovigaj projektoj kiel la Riedlinio inter Frankfurt kaj Mannheim kaj la nuntempe atakata linio Hamburg-Berlin iom stumblas, ĉar la elirpunkto tie estas malkonstruo de (kvankam malbone) funkcianta infrastrukturo. Sed ĝi elmontras la avantaĝojn de koncentrita, seninterrompa labormaniero.

Ni atendu plankonforman progreson kun la dezirata altkvalita rezulto.



Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

„Das wird eine Herausforderung!“ Das sagten Alle schon am Anfang. Zerstörung wohin man auch sah. Auch was noch nutzbar aussah, stellte sich oft als erneuerungsbedürftig heraus. Und wo Erneuerung erforderlich war, dort stellten sich die Fragen, ob gleich oder anders, ob allein oder gemeinsam, ob mit oder ohne Optionen für die Zukunft. Dass neben der Räumung der Ruinen und der Koordinierung einer enormen Zahl von Menschen und Maschinen, die an der gleichen Stelle arbeiten, die vielschichtigen Planungsprozesse innerhalb der vergangenen vier Jahre erfolgreich sein konnten – das kann beurteilen, wer die übliche Dauer von Bauprojekten beobachtet (wie z.B. die Wiederaufnahme des Personenzugbetriebs zwischen Münster und Sendenhorst).

Dass also nun die Eifelstrecke schon seit Juni 2025 in Betrieb ist und anlässlich des Jahresfahrplanwechsels 2025 die Ahrtalbahn und die Erfttalbahn in voller Ausdehnung folgen werden, das verdient Respekt.

Ebenso lobenswert ist der Beschluss, die gleichzeitige Elektrifizierung der Strecken zu finanzieren. Sie erlaubt eine Erhöhung von Beschleunigungsvermögen und Fahrgeschwindigkeit und eine leichtere Anbindung an das benachbarte S-Bahn-Netz.

Ein Vergleich mit den Erneuerungsprojekten wie der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim und der aktuell in Angriff genommenen Strecke Hamburg-Berlin hinkt ein wenig, weil der Ausgangspunkt dort der Rückbau einer (wenn auch schlecht) funktionierenden Infrastruktur ist. Aber er belegt die Vorteile einer konzentrierten, unterbrechungsfreien Bauweise.

Erwarten wir einen plankonformen Fortschritt und ein hochwertiges Ergebnis.

(trad. Guido Brandenburg)



La detruita ponto al la Engelsley-tunelo apud Altenahr
Die zerstörte Brücke zum Engelsley-Tunnel bei Altenahr
(Foto: Mediathek Deutsche Bahn)

Post kvarjara rekonstruo

La vetera katastrofo en Julio 2021 estis sortobato por la tuta regiono. Post la funebro pri la mortintoj, post konsciiĝo pri la okazaĵo kaj venko super la unua ŝoko ĉiu por si mem devis decidi ĉu kaj kiel daŭrigi la vivon en ĉirkaŭaĵo ene de tri tagoj ŝanĝinta komplete sian vizaĝon. Tio validis por ĉiu individuo - ne malmultaj malesperis kaj forlasis ĉion postlasante sian ruiniĝintan hejmon.
Tio validis tamen ankaŭ por administracioj kaj entreprenoj kompetentaj pri la infrastrukturo. Rekonstruendaj estis stratoj, kondukiloj por akvo, energio, informoj – ankaŭ la fervojaj linioj neeviteble koncernitaj jam pro topografiaj kialoj.
Pontoj estis forŝiritaj. Apogaj muroj perdis sian fundamenton. Tunelojn inundis kaj talusojn ellavis la riveroj. Kajoj malaperis. Stacidomoj postrestis statike malstabilaj kaj ŝlimkovritaj.
La demando, ĉu la linioj pordaŭre estas necesaj, ne kaŭzis longajn debatojn. La analizo de la restinta substanco montris, ke ne multo estis riparebla.

Nach vierjährigem Wiederaufbau

Die Wetterkatastrophe im Juli 2021 war ein Schicksalsschlag für die ganze Region. Nach der Trauer über die Gestorbenen, nach Erfassen des Geschehenen und Verarbeitung des ersten Schocks, musste jeder für sich entscheiden, ob und wie er das Leben in einer Umgebung fortsetzen wollte, die innerhalb von drei Tagen völlig ihr Gesicht verändert hatte. Das galt für jeden Einzelnen – nicht wenige verzweifelten, verließen alles und ließen ihr Heim als Ruine zurück.
Das galt aber auch für Verwaltungen und Unternehmen, die für die Infrastruktur zuständig sind. Neu zu errichten waren Straßen, Leitungen für Wasser, Energie, Informationen – auch Eisenbahnlinien, die schon aus topografischen Gründen unvermeidlich betroffen waren. Brücken waren fortgerissen. Stützwände verloren ihr Fundament. Die Flüsse setzten Tunnel unter Wasser und höhlten Bahndämme aus. Bahnsteige verschwanden. Bahnhofsgebäude blieben statisch instabil und schlammbedeckt zurück.

Sed novkonstruo donas ŝancojn. Ĝi permesas adapti konstruplanojn al la tie faritaj spertoj, instali modernan teknikon kaj antaŭvidi eventualajn resursojn por estonto.
Montriĝis ekzemple ke multaj el la detruitaj historiaj pontoj kun pilieroj en la riveroj ja havis multajn sed tro malgrandajn aperturojn. La akvo ne povis pasi trasub la arkoj. Flosligno kaj aliaj objektoj koliziis kaj ŝovis la ponton de pilieroj kaj abutmentoj. Aliaj pontoj formis barojn en la rivero kaj devigis la akvon serĉi kromvojojn.
Okaze la akvo forportis la materialon de la fundo sub la ponto, liberigis la fundamentojn, ellavis kavojn kaj zorgis por malstabila statiko aŭ eĉ kolapso de apogaj elementoj.
Regulo por la novkonstruo estis lasi spacon al la akvo, laŭeble rezigni pri pilieroj, pli profunde ankri la fundamentojn – por instalo de kanaltuboj tra la taluso realigi pli vastan diametron kaj enkondukajn elementojn.
Moderna regeja tekniko raciigas la funkciadon laŭ la linioj. La trafikon sur la Ahr-vala linio ekzemple regulas nun unu sola regcentralo en Ahrweiler. Ĝi substituas ok regejojn malnovteknikajn.



Kvankam la novaj regejoj havas la ĉarmon de modula remizo - la malnovaj konstruaĵoj ne perdiĝas. La stacidomo Walporzheim migras en muzeon.

Auch wenn die neuen Stellwerke den Charme einer Fertiggarage haben – die alten Bauten verschwinden nicht. Das Bahnhofsgebäude Walporzheim wandert ins Museum.

(Foto: Uwe Rohwedder, WikiMedia)

Alia strategia decido malfermas novajn ŝancojn densigi la trafikoferton kaj plibonigi la

Die Frage, ob die Strecken dauerhaft erforderlich seien, verursachte keine langen Debatten. Die Analyse der verbliebenen Substanz zeigte, dass es nicht viel zu reparieren gab.
Aber ein Neubau bietet Chancen. Er erlaubt, die Bauplanung den dort gemachten Erfahrungen anzupassen, moderne Technik zu installieren und eventuelle Ressourcen für die Zukunft vorzusehen.



Je la komenco de la Erft-vala linio estas konstruata fundamento por konkatlinea masto.

Am Anfang der Erfttalbahn wird das Fundament für einen Fahrleitungsmast gesetzt.

(Foto: Mediathek Deutsche Bahn)

Es stellte sich beispielsweise heraus, dass viele der zerstörten historischen Brücken mit Pfeilern in den Flüssen zwar viele aber zu kleine Öffnungen hatte. Das Wasser konnte nicht unter den Bögen durchfließen. Treibholz und andere Gegenstände kollidierten und schoben die Brücke von Pfeilern und Widerlagern. Andere Brücken wurden zu Sperren im Fluss und zwangen das Wasser, sich Umwege zu suchen. Gelegentlich trug das Wasser das Material vom Grund unter der Brücke ab, legte die Fundamente frei, spülte Hohlräume aus und sorgte für eine instabile Statik oder sogar den Zusammenbruch von Stützelementen. Eine Regel für den Neubau ist, dem Wasser Raum zu geben, wenn möglich auf Pfeiler zu verzichten, die Fundamente tiefer zu verankern – für den Einbau von Kanalrohren durch den Bahndamm weitere Querschnitte und Einführungselemente zu realisieren.
Moderne Stellwerkstechnik rationalisiert den

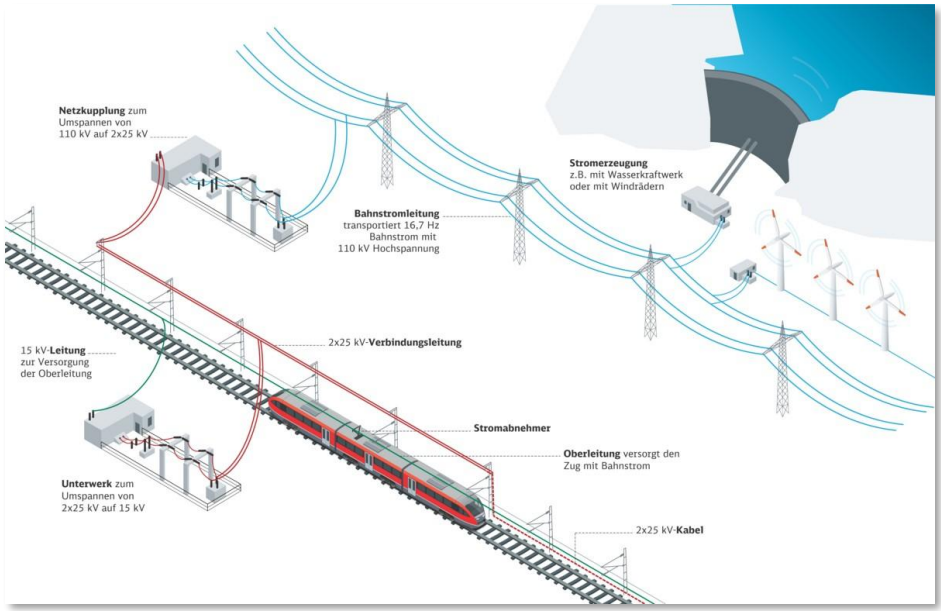
interligon kun najbaraj aglomeraj regionoj, nome la elektrizo. La novaj talusoj, pontoj kaj tuneloj nun estas konstruitaj konvene kaj jam enhavas la fundamentojn por la kontaktlineaj mastoj.

Unuaj elektraj motorvagonaroj en la Ahr-valo veturu fine de 2025, laŭ la Eifel-linio meze de 2026. La loĝantoj de Bad Münstereifel devas ankoraŭ atendi almenaŭ unu plian jaron ĝis ankaŭ la Erft-vala linio estos ekipita.

Betrieb auf den Strecken. Den Verkehr auf der Ahrtalbahn beispielsweise regelt ein einziges Zentralstellwerk in Ahrweiler. Es ersetzt acht Stellwerke in Alttechnik.

Eine andere strategische Entscheidung eröffnet neue Chancen, das Verkehrsangebot zu verdichten und die Anbindung benachbarter Ballungsräume zu verbessern, namentlich die Elektrifizierung. Die neuen Bahndämme Brücken und Tunnel sind passend gebaut und enthalten bereits die Fundamente für die Fahrleitungsmasten.

Erste elektrische Triebwagen sollen im Ahrtal Ende 2025 fahren, entlang der Eifelstrecke Mitte 2026. Die Einwohner von Münstereifel müssen noch wenigstens ein weiteres Jahr warten, bis auch die Erfttal-Bahn ausgestattet sein wird.



Nova principo de energitransporto: Inter la alttensia 110 kV-lineo kaj la 15 kV supertraka kontaktlineo duobla 25 kV-lineo distribuas la energion laŭlonge de la fervoja traceo.
Ein neues Prinzip des Energietransports: Zwischen der 110 kV-Hochspannungsleitung und der 15 kV-Oberleitung verteilt eine doppelte 25 kV-Leitung die Energie entlang der Bahntrasse
(Bildo/Bild: Mediathek Deutsche Bahn)

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**



La unuopaj moduloj estas inter la FISAIC-fervojminiaturistoj normitaj kaj libere kombineblaj.
Die einzelnen Module sind unter den FISAIC-Modelleisenbahnern normiert und frei kombinierbar
(Foto: Bodo Ehrlich)

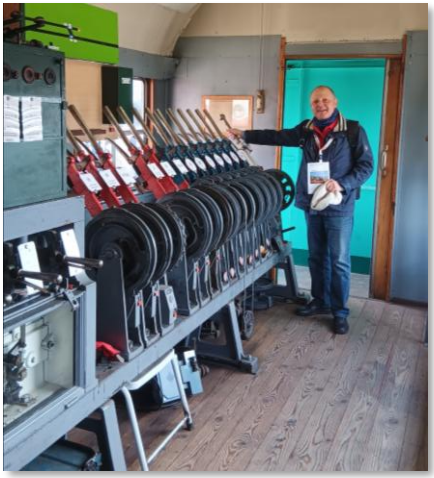
FISAIC-moduloj en Gera

La ĉi-jara FISAIC-kunveno de fervojminiaturistoj okazis kadre de la fervoja festo en la urbo Gera de la 4-a ĝis la 5-a de Aprilo 2025 sur la tereno de la iama fervoja deponejo (Geraer Eisenbahnwelten r.a.). Partoprenantoj el Francio, Hispanio, Belgio, Ĉeĥio kaj Germanio venis por kombini siajn 38 HO-Junior-modulojn, 29 TT-modulojn kaj 9 modulojn en ŝpuro N al granda modelfervoja aranĝaĵo. La ideo uzi modulojn devenas de iniciato de francaj miniaturfervojaj entuziasmuloj. La ligiloj kun iliaj mekanikaj alkroĉpunktoj, la elektraj konektiloj kaj la pozicio de la trako estas normitaj. La grando de la moduloj estas tia, ke ili povas esti facile portitaj en trajnoj, stivitaj en normalaj vojaĝvalizoj.
Dum la organizado de la fervoja festo, la centra konsilisto pri fervoja heredaĵo kaj modelfervojoj, Lars Naumann, certigis, ke aliaj kulturaj grupoj el la familio de la fondaĵo povu prezenti sin. Ekzemple, tabloj kun ŝaktabuloj estis rezervitaj en la historia restoracia vagono. Tie Jürgen Gutsche kondukis scivolajn

FISAIC-Module in Gera

Eingebettet in das Geraer Eisenbahnfest vom 04. bis 05. April 2025 auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes (Geraer Eisenbahnwelten e.V), fand das diesjährige FISAIC-Treffen der Modelleisenbahner statt. Teilnehmer aus Frankreich, Spanien, Belgien, Tschechien und Deutschland waren angereist, um ihre 38 HO-Module Junior, 29 Module in TT und 9 Module in N zu einer großen Modellbahnanlage zu kombinieren. Die Idee der Module geht auf eine Initiative der franz. Modelleisenbahnfreunde zurück. Die Verbindungsstellen mit Ihren mechanischen Befestigungspunkten, den elektrischen Übergängen und die Lage der Schiene sind genormt. Die Größe der Module ist so gehalten, dass diese, in gängigen Reisekoffern verstaut, auch in Zügen problemlos mitgeführt werden können. Bei der Organisation des Eisenbahnfestes hatte der Zentrale Fachberater Eisenbahnerbe / Modelleisenbahn, Lars Naumann, dafür gesorgt, dass sich weitere Kulturgruppen aus der Stiftungsfamilie präsentieren konnten. So waren

junajn vizitantojn al la bazaj reguloj de la reĝa ludo.



Bodo trejnas movi komutilon.

Bodo trainiert das Umstellen eines Hebels.

(Foto: Bodo Ehrlich)

Hans Piehler (DL8ARJ) de la radioamatora grupo ciferece elsendis el la serva kupeo de la ŝarĝvagono kun mekanika regadejo. En la sama vagono, la libertempa grupo Esperanto prezentis siajn broŝurojn FERVOJA ESPERANTISTO. La Hanovra Miniaturfervoja Klubo montris maketon de la Selketal-fervojo en HOm-skalo. La instalaĵo estis la rezulto el jaroj da laboro, precipe dum la ĉiujaraj maketkonstruaj tagoj en la hotelo Festenburg.

Publika allogaĵo kaj por junuloj kaj por maljunuloj estis, kompreneble, la kunveturo en la stirejo de la vaporlokomotivo 35 1097-1. La miniaturfervojaj entuziasmuloj de FISAIC denove renkontiĝos en Hungario en 2026.

im historischen Speisewagen Tische mit Schachbrettern reserviert. Hier führte Jürgen Gutsche wissbegierige junge Besucher in die Grundregeln des königlichen Spiels ein. Aus dem Dienstabteil des Stellwerksgüterwagens funkte Hans Piehler (DL8ARJ) von den Amateurfunkern digital in den Äther. Im gleichen Wagen präsentierte die Freizeitgruppe Esperanto Hefte ihres FERVOJA ESPERANTISTO. Der Modeleisenbahnclub Hannover zeigte den Nachbau der Selketalbahn im Maßstab Spur HOm. Die Anlage entstand in jahrelanger Arbeit insbesondere zu den jährlichen Modellbautagen im Hotel Festenburg.

Publikumsmagnet für kleine und große Eisenbahnenthusiasten waren natürlich die Mitfahrten im Führerstand der Dampflok 35 1097-1. 2026 sehen sich die FISAIC-Modelleisenbahner in Ungarn wieder.



Inter la interesitaj vizitantoj estis Dr. Roman Šterba, gvidanto de la Teknika Komisiono de FISAIC (tie ĉi kun la aŭtoro)

Unter den interessierten Besuchern war auch Dr. Roman Šterba, Leiter der Technischen Kommission der FISAIC (hier mit dem Autor)

(Foto: Bodo Ehrlich)

Bodo Ehrlich **(trad. Ehrlich)**



La vagono en sekcio G estas pleneta. / Der Wagen im Abschnitt G ist etwas voller.
(Foto: Mediathek Deutsche Bahn)

Senspace plena?

Regulaj gastoj en urba fervoja trafiko konas la situacion: La kajo estas plenplena kaj ĉiuj volas eniri la trajnon tra tiu unu sama pordo. Tio etendas la atendotempon ĝis la kondukisto povas ekveturi kaj tio zorgas por buliĝo de homamasoj en la sama vagono.

Regulaj gastoj jam konscie evitas certajn poziciojn. Pli efika promesas fariĝi speco de sugesta sistemo, kiun elprovas la regionaj rapidfervojoj en Hamburg kaj Berlin: Dum elveturo el haltejo lasera skanilo tra la fenestroj mezuras la okupitecon de la vagonoj kaj transdonas la rezulton al la sekva haltejo. Tie sur la ekrano de la itinera indikilo super la kajo markas koloroj de la vagonsimboloj la pli aŭ malpli plenajn vagonojn. Ruĝa estas senspace plena. Flava havas disponeblajn lokojn. Verda estas preta akcepti multajn vojaĝantojn.

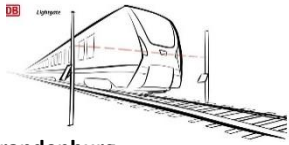
Ĉar la veturtempo inter la haltejoj ofte estas tre mallonga kaj al atendanta vojaĝanto ne

Voll bis zum Anschlag?

Regelmäßige Gäste im städtischen Schienenverkehr kennen die Situation: Der Bahnsteig ist übervoll und alle wollen den Zug durch diese eine Tür besteigen. Das dehnt die Wartezeit bis der Lokführer abfahren kann und das sorgt für eine Ballung von Menschenmassen im selben Wagen.

Regelmäßige Gäste vermeiden schon bewusst bestimmte Positionen. Wirkungsvoller zu werden verspricht eine Art Empfehlungssystem, das S-Bahnen in Hamburg und Berlin erproben: Bei der Ausfahrt aus einer Haltestelle misst ein Laserscanner durch die Fenster die Besetzung der Wagen und übergibt das Ergebnis der nachfolgenden Haltestelle. Dort markieren auf der Zuganzeigetafel über dem Bahnsteig die Farben der Wagensymbole mehr oder weniger volle Wagen. Rot ist voll bis zum Anschlag. Gelb hat verfügbare Plätze. Grün ist bereit, viele Reisende aufzunehmen.

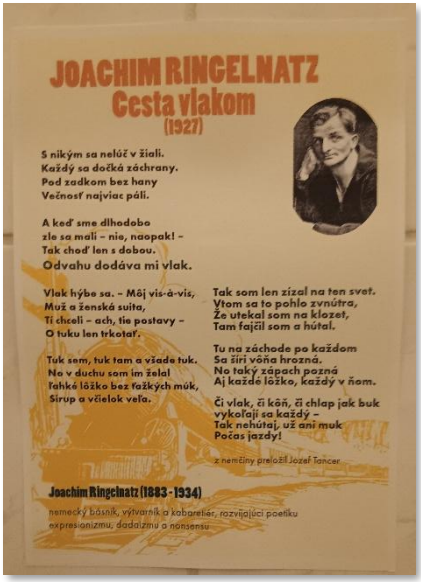
ofertus sufiĉan tempon por reagi, tial aldone artefarita intelekto estas taskita kalkuli prognozon el registritaj statistikaj datumoj.
Kvankam estas dubinde, ĉu la konstrukcio funkcias tra malpuraj aŭ eĉ per grafitio farbitaj fenestroj: La imago estas tute konvinka.



Guido Brandenburg

Weil die Fahrzeit zwischen den Haltestellen oft sehr kurz ist und einem wartenden Reisenden nicht ausreichd Zeit zum Reagieren bieten würde, ist zusätzlich Künstliche Intelligenz damit befasst, eine Prognose aus erfassten statistischen Daten zu berechnen.
Auch wenn es zweifelhaft ist, ob die Konstruktion durch verschmutzte und Graffiti-bemalte Fenster funktioniert: Die Vorstellung ist ganz überzeugend.

(trad. Brandenburg)





Kurioza trovitaĵo

Kiel partoprenanto en la IFEF-postkongreso en Bratislava Bodo Ehrlich tie en la transporta muzeo trovis neatenditan eksponaĵon en neatendita loko, nome en la porvira necesejo. Kiu ĝin vizitas, dum uzo de la urinujo estas kondukata en la mondon de la poezio. Sur la kahelojn gluita estas poemo de Joachim Ringelnatz pri – memkompreneble – trajnvojaĝo.

Kurioses Fundstück

Als Teilnehmer des IFEF-Nachkongresses in Bratislava fand Bodo Ehrlich dort im Transport-Museum ein unerwartetes Exponat an unerwarteter Stelle, nämlich in der Herrentoilette. Wer sie besucht, wird bei Benutzen des Urinals in die Welt der Poesie geführt. Auf die Kacheln geklebt ist ein Gedicht von Joachim Ringelnatz über – selbstverständlich – eine Eisenbahnfahrt.

Fervojvojaĝo

Ne ploru pro adiaŭo.
Ĉio iel ja fleksiĝas.
Moralo do anoreksiĝas,
Brulas ĝis la postmorgaŭo.

Kaj ĉar ni ja tre tro longe
Kaj malbone fartis kaj febliĝis,
Ja sentime kaj senbonge
Min nun la fervojo kuraĝigas.

Jen la trajno marŝas, mia vid-al-vido -
Viro kun la akompanaj inoj,
Kiuj per plenplena fido
Ekis paroladi pri la grasafinoj.

El la graso, en la graso kaj pro graso.
Sed mi ade al ili deziras
Liton de plej bona klaso
Kaj kun la abeloj, kiuj grenadiras.

Kaj mi aĉe gapis plensenvorte.
Sed jen ja vekiĝis mia tristo.
Iris mi al la klozeto senkohorte
Kaj ja fumis tie kun persisto.

Stinkas en la fervoja klozeto
Pri geuloj ajnaj, kiuj manĝas/trinkas.
Sed ĉi tio jes ja ĉiutage stinkas
El la geajnuloj kaj el ajn liteto.

Fervojo, homo kaj ĉevalo
Povas stumbli, elreliĝi.
Sed ne troe pensu pri Valhalo!
Do, serioze fervojiĝi…

Elgermanigis laŭsence:
NULA HORO - Transkultura Artkoncepto kun Esperanto kiel Komuna Lingvo -
Wolfgang Günther, Kassel, Germanio, 2025
(w.guenther.esperanto@web.de)

Eisenbahnfahrt

Weine nicht Abschiedstrauer.
Es biegt sich alles sowieso.
Unterm moralischen Popo
Brennt nichts so heiß wie Dauer.

Und weil es uns so lange
So schlecht erging – nein noch zu gut!
Sei nicht mehr bange.
Mir macht die Eisenbahn jetzt Mut.

Dann fuhr der Zug. – Mein Vis-à-vis,
Mann mit Begleiterinnen,
Die wollten – ach ich kenne die –
Ein Fettgespräch beginnen.

Aus Fett, im Fett und über Fett.
Ich aber wünschte ihnen
Im Stillen ein bequemes Bett
Mit Syrup und mit Bienen.

Ich stierte fremd und sprach kein Wort.
Doch all mein Leid erwachte,
Daß ich mich einschloß im Abort
Und rauchte dort und dachte.

Es stinkt im Eisenbahnklosett
Nach jedermann und kläglich.
Doch sowas stinkt wohl täglich
Aus jedermann und jedem Bett.

Es kann die Bahn, ein Mensch, ein Gaul
Ausgleiten und entgleisen. –
Denk nicht zu viel und halt dein Maul
Auf Reisen!

Joachim Ringelnatz 1927
Vojaĝleteroj de artisto
(fonto Wikisource)



2026 la imperiestra vagono ree estu veturkapabla. / 2026 soll der Kaiserwagen wieder fahrfähig sein.
(Foto: JuergenG, WikiMedia)

En aparta atmosfero

Depost 2018 ĝi kuŝis dismuntita en la provizejo, dismuntita ĉar necesis vartado kun teknika modernigo. La imperiestra vagono – pli vere la kuplita vagon-duopo 5 kaj 22 - de la pendfervojo en Wuppertal estas teknika monumento, tamen povu trafiki laŭ moderna infrastrukturo. Adaptoj kaj konstruaj ŝanĝoj estas tiklaj aferoj, ĉar temas pri stila unikeco kaj historia aŭtentikeco unuflanke kaj sekureco aliflanke.

Venontan jaron la pendofervojo festos sian 125-jaran jubileon. Tiam ĉio estu denove funkcipreta kaj la ensemblo havu ĉiujn teknikajn permesojn.

La destino de ĝi ne estas helpi en la ĉiutaga horaro, sed servi je specialaj okazoj al nostalgiuloj aŭ turistoj.

Aŭ – ankaŭ tio estas ebla – al nupto-festantoj, kiuj elektas la apartan atmosferon por si kaj siaj gastoj. La ceremonio tamen nur estas ebla en unu el la stacioj kaj ne survoje laŭ la 13,3 km longa traceo. Por ke la ceremonio estu valida, necesas difinita adreso. La indiko „je km

In besonderer Atmosphäre

Seit 2018 lag er zerlegt im Lager, zerlegt weil eine Wartung mit technischer Modernisierung anstand. Der Kaiserwagen – eigentlich das gekuppelte Wagenpaar 5 und 22 – der Wuppertaler Schwebebahn ist ein technisches Denkmal, soll aber auf moderner Infrastruktur verkehren können. Anpassungen und konstruktive Änderungen sind heikle Angelegenheiten, weil es einerseits um stilistische Einmaligkeit und historische Authentizität geht, andererseits um Sicherheit.

Im kommenden Jahr wird die Schwebebahn ihr 125-jähriges Jubiläum feiern. Dann soll alles wieder funktionsfähig sein und das Ensemble alle technischen Zulassungen haben.

Seine Bestimmung ist nicht, im täglichen Fahrplan zu helfen, sondern bei bestimmten Gelegenheiten Nostalgikern und Touristen zu dienen.

Oder – auch das ist möglich – Hochzeitspaaren, die für sich und ihre Gäste die besondere Atmosphäre wählen. Die Zeremonie ist jedoch nur an einer der Haltestellen möglich und nicht

2,7 inter stacioj Sonnborner Straße kaj Zoologia parko“ ne sufiĉas.
Kiu havas ambiciojn kaj planas tian aranĝon, povas jam demandi pri dato. Tamen ĝis tiam en la vartejo estas ankoraŭ multo farenda.



Guido Brandenburg

unterwegs auf der 13,3 km langen Trasse. Damit die Zeremonie gültig ist, braucht sie eine definierte Adresse. Der Eintrag „bei km 2,7 zwischen den Stationen Sonnborner Straße und dem Zoo“ reicht nicht aus.
Wer Ambitionen hat und eine solche Veranstaltung plant, kann sich bereits nach einem Termin erkundigen. Aber bis dahin ist in der Werkstatt noch viel zu tun.

(trad. Brandenburg)

Ankoraŭ spaco en Schleiden

La listo de aliĝintoj por la Germana-Beneluksa (kaj fervojista) Kongreso en Schleiden-Gemünd hodiaŭ, unu semajnon antaŭ nia redaktofino ankoraŭ enhavas nur 88 personojn. Konsiderante la grandecon de la junulargastejo, kiu servas kiel kongresejo, tiam restas ankoraŭ multe da spaco supren. Por trovi ĝisdatigitajn informojn vizitu la retpaĝon https://www.esperanto.de/eo/node/3389
Aliĝo eblas rete per https://www.esperanto.de/eo/g-bnlk-2025-aligho,
per retmesaĝo al gek@esperanto.de,
aŭ per poŝto al: Deutscher Esperanto-Bund, Katzbachstraße 25, 10965 Berlin

Guido Brandenburg

Noch Platz in Schleiden

Die Liste der Teilnehmer für den Deutschen Benelux- (und Eisenbahner) Kongress in Schleiden-Gemünd enthält heute, eine Woche vor Redaktionsschluss lediglich 88 Personen. Berücksichtigt man die Größe der Jugendherberge, die als Kongresszentrum dient, dann bleibt noch viel Luft nach oben. Zum Auffinden aktueller Informationen besucht die Internetseite https://www.esperanto.de/de/node/3389
Anmeldung online ist möglich unter https://www.esperanto.de/de/g-bnlk-2025-aligho,
per Email an gek@esperanto.de,
oder per Post an: Deutscher Esperanto-Bund, Katzbachstraße 25, 10965 Berlin

(trad. Brandenburg)

Redaktofino por FE 04/2025 estos la 15.11.2025		Redaktionschluss für FE 04/2025 ist der 15.11.2025	
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