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 2026

Kion ni lernis … Was wir gelernt haben …



… estas pacienco (vd. paĝon 2)

… ist Geduld (s. Seite 2)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
„Ni petas pardonon!“ – daŭrigo	3	„Wir bitten um Entschuldigung!“- Fortsetzung	3
Kun plena monujo en Münster	4	Mit vollem Portemonnaie in Münster	4
Esperanto subtenas la sanon	5	Esperanto fördert die Gesundheit	5
Malaperanta specio	6	Aussterbende Art	6
Dek pliaj jaroj	8	Zehn weitere Jahre	8
La vere vera historio	10	Die wirklich wahre Geschichte	10
Magnetvojo en Wiesbaden	12	Magnetbahn in Wiesbaden	12
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

atendi estas arto, arto, kiun ĉiu regas sed neniu praktikas libervole. Ni atendas la bruon de la vekhorloĝo, la pretiĝon de la matena kafo, la verdan lumon en la semaforo, la plumovon en la trafikŝtopiĝo, la alvenon de la trajno, la envokon en la kuracistan konsulto-ĉambron, la vicon ĉe la magazena kaso, la respondon al la ĉiodecida demando, la konstrufinon de la fervoja nodo *Stuttgart* aŭ la konstrukomencon de la projekto pasaĝertrafiko *Münster-Sendenhorst*.

Ni lernas paciencon, atendi ion, kio nin atendas, eble la ekkonon de nia vivsenco – baldaŭ – iam - kun neglektinda malfruo.

Ni petas pri pardono …

Salutas vin



Guido Brandenburg

Liebe Leserinnen und Leser,

Warten ist eine Kunst, eine Kunst die jeder beherrscht aber niemand freiwillig ausübt. Wir warten auf das Lärmen des Weckers, das Aufbrühen des Kaffees, das grüne Licht an der Ampel, die Fortbewegung im Verkehrsstau, die Ankunft des Zuges, das Hereinrufen in das Sprechzimmer beim Arzt, die Reihe an der Supermarktkasse, die Antwort auf die alles entscheidende Frage, die Fertigstellung des Eisenbahnknotens Stuttgart oder den Baubeginn des Projekts Personenzugbetrieb Münster-Sendenhorst.

Wir lernen Geduld, auf etwas zu warten, das auf uns wartet, vielleicht die Erkenntnis unseres Lebenssinns - bald – irgendwann – mit geringfügiger Verspätung.

Wir bitten um Entschuldigung …

Es grüßt euch

„Atendi, atendi, denove atendi, kutime por mi kialo por plendi.
Atendi, atendi, atendi -
sed ĉi foje, gajhumore pretiĝas mi por pli kaj plu

atendi, atendi, denove atendi …“

(el ĉenkanto de „Kajto“ - Ankie kaj Nanne)

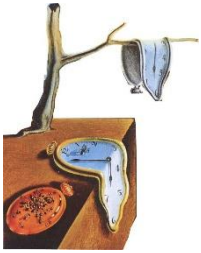


„Ni petas pardonon!“ - daŭrigo

La listo de malfruiĝanoncoj komencita en la pasinta eldono meritas okazajn suplementoj. De tempo al tempo oni ja aŭdas novajn variantojn.

Atendi fronte kontraŭan trajnon
Ĉirkaŭ 45 procentoj de la linioj en la germana fervojreto estas unutrakaj. Renkonto de fronte kontraŭaj trajnoj nur eblas en stacioj, same la devanco de malpli rapida trajno samdirekta. Konstruante horaron oni tion konsideras per fiksado de konvenaj ekvetur- kaj atendotempoj. Se trajno tamen estas pli malfrua ol la antaŭvidita tolero, tio sur unutraka linio efikas en ambaŭ direktoj. Trajno, kiu povus akurate ekveturi, devas atendi ĝis la malfrue renkonte venanta trajno estas ree liberiginta la linion ĝis la sekva stacio.

Malfrua personaro el antaŭa veturo
Trajnoj (nuntempe) nur veturas kun personaro. Personaro ne nur signifas lokomotivkondukiston, sed depende de la trajnspeco ankaŭ trajnakompanistojn por prizorgado de la pasaĝeroj, helpo ĉe en- aŭ eliro, ekveturaj preparoj kiel pordfermo, kompreneble ankaŭ biletkontrolo. La personaro devas esti preta ĝustatempe en la itinerkomenca stacio resp. en elektitaj ŝanĝostacioj. Tie la kolegoj kompreneble devas unue alveni. Tion ili ofte faras per trajno.
Se nun teamo el *Berlin* akompanu IC-trajnon ĝis Kolonjo por tie esti anstataŭata kaj transpreni alian IC-trajnon reen al *Berlin*, sed la IC-trajno el *Berlin* estas tre malfruiĝinta kaj suplementa teamo ne estas disponebla, tiam la IC-trajno al Berlin devas en Kolonjo atendi la akompanistojn.



Guido Brandenburg

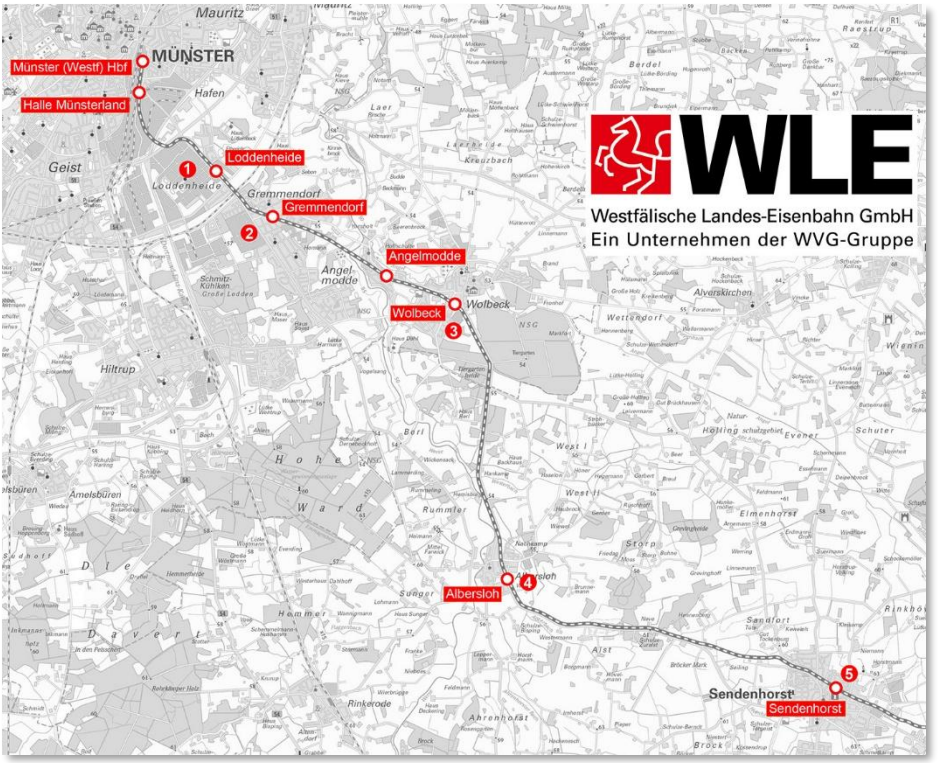
„Wir bitten um Enschuldigung!“ - Fortsetzung

Die Liste der Verspätungsdurchsagen, die in der letzten Ausgabe begonnen wurde, verdient gelegentliche Nachträge. Von Zeit zu Zeit hört man ja neue Varianten.

Warten auf einen entgegenkommenden Zug
Etwa 45 Prozent der Strecken im deutschen Eisenbahnnetz sind nur eingleisig befahrbar. Eine Begegnung mit entgegenkommenden Zügen ist lediglich in Bahnhöfen möglich, ebenso die Überholung eines langsameren Zuges derselben Richtung. Bei der Fahrplankonstruktion wird das durch Festlegung entsprechender Abfahr- und Wartezeiten berücksichtigt. Ist ein Zug jedoch über die im Fahrplan vorgesehene Toleranz verspätet, wirkt sich das auf einer eingleisigen Strecke in beiden Richtungen aus. Ein Zug, der pünklich abfahren könnte, muss abwarten bis der verspätet entgegenkommende Zug die Strecke bis zum nächsten Bahnhof wieder frei gemacht hat.

Verspätetes Personal aus vorheriger Fahrt
Züge fahren (derzeit) nur mit Personal. Unter Personal ist nicht allein der Lokführer zu verstehen, sondern abhängig von der Zuggattung auch Zubegleiter für die Betreuung der Fahrgäste, zur Hilfe beim Ein- und Aussteigen, für Abfahrvorbereitung wie Türenschließen, natürlich auch Fahrscheinkontrolle. Dieses Personal muss rechtzeitig am Anfangsbahnhof des Zuges bzw. an ausgewählten Wechselbahnhöfen bereitstehen. Dort müssen die Kollegen natürlich erst einmal hinkommen. Das tun sie häufig mit dem Zug.
Wenn nun ein Team aus Berlin einen IC bis Köln begleiten soll, um dort abgelöst zu werden und einen anderen IC zurück nach Berlin zu übernehmen, der IC aus Berlin aber stark verspätet ist und kein Ersatzteam zur Verfügung steht, dann muss der IC nach Berlin in Köln auf die Zugbegleiter warten.

(trad. Brandenburg)



Kun ses interaj haltoj de Sendenhorst al Münster: la pasaĝertrafikaj planoj de WLE
Mit sechs Unterwegshalten von Sendenhorst nach Münster: Die Personenverkehrspläne der WLE
(Desegnaĵo/Zeichnung: WLE GmbH)

Kun plena monujo en *Münster*

„Tiu ĉi linio iam estis grava parto de la ĉiutaga trafiko en la regiono kaj tio ĝi fariĝu denove. Per la certigita financado ni povas renovigi trakojn, plisekurigi pasejojn kaj krei novajn senobstaklajn haltejojn“.

Tiel la gazetaro citas la NRV-trafikministron Oliver Krischer. Li pli-malpli mem portis la monujon al la sidejo de la taskasocio regiontrafiko *Westfalen-Lippe (NWL)* en *Münster*, monujon en kiu troviĝis 161 milionoj da eŭroj de la federacio kaj 9 pliaj milionoj de la lando NRV.

Konkretiĝas projekto „reaktivigo de la pasaĝertrafiko sur la regiona linio *Münster-Sendenhorst*“, pri kiu ni jam raportis en nia eldono 3/2019 menciante la insistan rezistadon de

Mit vollem Portemonnaie in Münster

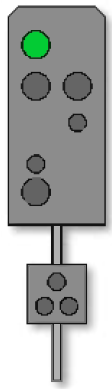
„Diese Strecke war einst relevanter Teil des Alltagsverkehrs in der Region, und das soll sie wieder werden. Mit der gesicherten Finanzierung können wir Gleise erneuern, Bahnübergänge sicherer gestalten und neue barrierefreie Haltepunkte schaffen“.

So zitiert die Presse den NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer. Er hat mehr oder weniger selbst das Portemonnaie zum Sitz des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Münster gebracht, ein Portemonnaie, in dem sich 161 Millionen Euro des Bundes und weitere 9 Millionen des Landes NRW befanden.

Das Projekt „Reaktivierung des Personenzugbetriebs auf der Regionalstrecke Münster Sendenhorst“ wird konkreter, über das wir

loĝantoj proksimaj al la traceo. Intertempe ĝi trapasis la plankonfirman procedon, en kiu ĉiu koncernito havis la rajton postuli konsideron de siajn argumentojn. Ĉirkaŭ 400 estis traktataj en la procedo. Parton necesis refuti. El alia parto sekvis ŝanĝoj kaj adaptoj de la planoj.

Nun efektive la vojo estas libera kaj la respondeca infrastruktura entrepreno *Westfälische Landeseisenbahn (WLE)* povas adjudiki la konstrulaborojn.



La 21 kilometrojn longa linio devas esti vaste modernigata. Ĝi kiel S61 fariĝu elemento de rapidfervoja reto *S-Bahn Münsterland* kaj per 30 minuta veturo de akumulatoraj motorvagonaroj kun ses interaj haltoj interligu S*endenhost* kaj *Münster*. Oni kalkulas pri 10.000 pasaĝeroj tage akceptontaj tiun oferton.

bereits in unserer Ausgabe 3/2019 berichteten und dabei auf den energischen Widerstand der Trassen-Anwohner eingingen. Mittlerweile hat es das Planfeststellungsverfahren durchlaufen, in dem jeder Betroffene das Recht hatte, die Berücksichtigung seiner Argumente zu verlangen. Etwa 400 wurden im Prozess behandelt. Ein Teil war zurückzuweisen. Aus einem anderen Teil ergaben sich Änderungen und Anpassungen der Pläne.

Nun ist der Weg tatsächlich frei, und das verantwortliche Infrastrukturunternehmen Westfälische Landeseisenbahn (WLE) kann die Bauarbeiten ausschreiben.

Die 21 Kilometer lange Strecke muss umfangreich modernisiert werden. Sie soll als S61 ein Element des Schnellbahnnetzes S-Bahn Münsterland werden und mit einer 30-minütigen Fahrt im Akkumulator-Triebwagen mit sechs Unterwegshalten Sendenhorst und Münster verbinden. Man rechnet damit, dass 10.000 Reisende täglich dieses Angebot wahrnehmen werden.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Esperanto subtenas la sanon

Ĉu ni tio sciis aŭ nur supozis? Homoj regule parolantoj plurajn lingvojn maljuniĝas malpli rapide. Tion studo de teamo el *Trinity College Dublin* pruvis per statistika esploro inter 86.000 partoprenintoj inter 50 kaj 90 jarojn aĝaj. Ankaŭ konsiderante aliajn preventajn faktorojn kiel klerecon, korpan aktivecon kaj sociajn influojn la rezulto restas valida. Ĉiu aldona lingvo kreskigas la preventan efikon.

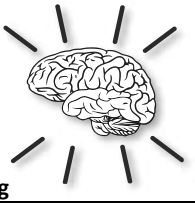
Kvankam la studo ne inkludis homojn kun demenco, ĝi montras mekanismojn reduktantajn la riskon pri kognaj perdoj en alta aĝo. La klarigo estas speco de „kogna rezervo“. Plurlingveco kreas aldonan memoran spacon, pri kiu eblas disponi en maljunaĝo. La mekanismoj estas konstateblaj sed ne jam komprenitaj. Nur la kompreno permesas evoluigi strategiojn por sana maljuniĝo. Plurlingveco povas

Esperanto fördert die Gesundheit

Haben wir es gewusst oder nur vermutet? Menschen, die regelmäßig mehrere Sprachen sprechen, altern langsamer. Das hat die Studie eines Teams aus dem Trinity College Dublin mit einer statistischen Untersuchung unter 86.000 Teilnehmern zwischen 50 und 90 Jahren belegt. Auch bei Berücksichtigung anderer Schutzfaktoren wie Bildung, körperlicher Aktivität und sozialer Einflüsse bleibt das Ergebnis gültig. Jede weitere Sprache verstärkt die Schutzwirkung.

Obwohl die Studie keine Menschen mit Demenz einbezogen hat, verweist sie auf Mechanismen, die das Risiko kognitiver Einbußen im hohen Alter vermindern. Die Erklärung ist eine Art „kognitiver Reserve“. Mehrsprachigkeit schafft einen zusätzlichen Speicherraum, auf den man im Alter zurückgreifen kann. Die

esti favorkosta rimedo por la bono de la publika sano – simila al programoj instigantaj al movo aŭ fino de fumado.
Nia konkludo: Esperanto ne sole peras amikojn – Esperanto subtenas la sanon.
(fonto: Mitteldeutsche Zeitung 17.11.2025)



Guido Brandenburg

Mechanismen sind feststellbar aber noch nicht verstanden. Erst das Verständnis erlaubt die Entwicklung von Strategien für ein gesundes Altern. Mehrsprachigkeit kann ein kostengünstiges Mittel zugunsten der öffentlichen Gesundheit sein – ähnlich den Programmen zur Förderung der Bewegung oder für die Beendigung des Rauchens.
Unser Schluss: Esperanto vermittelt nicht nur Freunde – Esperanto fördert die Gesundheit.
(Quelle: Mitteldeutsche Zeitung 17.11.2025)

(trad. Brandenburg)



Motorvagonaro el konstruserio 420 apud Kolonjo – Triebwagenzug der Baureihe 420 bei Köln
(foto: Rolf Heinrich Köln, WikiMedia)

Malaperanta specio

Se oni imagas urban rapidfervojon, oni pensas unue pri la blanka „S“ sur verda disko kaj tiam pri elektraj motorvagonaroj kun multaj pordoj kaj rapida akcelkapablo. Kun la bildo oni ne nepre ligas la konstruserion „ET20“ aŭ „420“. Tamen la nombro de entute 480 inter 1969 kaj 1997 konstruitaj ekzempleroj substrekas la

Aussterbende Art

Stellt man sich eine Stadtschnellbahn vor, denkt man zuerst an das weiße „S“ auf einer grünen Scheibe und dann an elektrische Triebwagenzüge mit vielen Türen und schnellem Beschleunigungsvermögen. Mit dem Bild verbindet man nicht unbedingt die Baureihe „ET20“ oder „420“. Aber die Zahl von insgesamt

rangon, kiun ĝi okupis en la fervoja trafiko en grandurboj kaj la ĉirkaŭaj aglomeraj zonoj. Evoluigita por transporto de la homamasoj atenditaj okaze de la olimpikaj ludoj 1972 en Munkeno la serio rapide evidentiĝis sukcesa modelo.

Baldaŭ oni renkontis tiujn motorvagonarojn en la regionoj *Rhein-Ruhr*, ĉirkaŭ *Frankfurt*, kaj ĉirkaŭ *Stuttgart*.

Pasaĝeroj sur la longaj itineroj en la reto inter *Dortmund* kaj Kolonjo okaze plendis pri la mankantaj necesejoj. Tamen ankaŭ tie la serio 420 servis ĝis 2024. Iom post iom ĝi devis cedi al pli konvenaj posteuloj. Nur esceptokaze kelkaj ekzempleroj ankoraŭ trafikis inter *Wuppertal-Vohwinkel* kaj *Langenfeld*. La aliaj migris al Munkeno, kie ankoraŭ deĵoras 36 kolegoj, aŭ al metalrubisto.

La lastan en NRV nun grupo de fervojamikoj volis savi kaj fondis asocion kun la tasko kolekti monon kaj marĉandi kun la Germana Fervojo pri la kostoj. Tio en pasinta Decembro sukcese okazis. La motorvagonaro 420 484-8 estas aĉetita kaj atendas sur parkada trako apud *Düsseldorf* la taskojn, kiujn ĝi nun ricevas de siaj novaj mastroj. Bontenadon kaj riparon prizorgas libervoluloj de la asocio.

Vojaĝo-planoj abundas. Ilia realigo dependas de la nombro de la venditaj biletoj. Same kiel aliaj fervojtrafikaj entreprenoj la asocio devas mendi kaj pagi aliron al la fervoja reto kaj uzitan energion.

Guido Brandenburg

480 zwischen 1969 und 1997 gebauten Einheiten unterstreicht den Rang, den sie im Bahnverkehr in Großstädten und den umliegenden Ballungsräumen hatte. Ursprünglich für den Transport der zu den Olympischen Spiele 1972 erwarteten Menschenmassen entwickelt, hat die Reihe sich schnell als erfolgreiches Modell erwiesen.

Bald begegnete man diesen Triebwagenzügen in den Regionen Rhein-Ruhr, um Frankfurt und um Stuttgart.

Reisende auf den langen Laufwegen zwischen Dortmund und Köln klagten gelegentlich über die fehlenden Toiletten. Aber auch dort diente die Reihe 420 bis 2024. Allmählich musste sie geeigneteren Nachfolgern weichen. Nur ausnahmsweise verkehrte einige Einheiten zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Langenfeld. Die anderen wanderten nach München, wo noch 36 Kollegen ihren Dienst verrichten oder zum Schrottverwerter.

Die letzte in NRW wollte nun eine Gruppe von Eisenbahnfreunden retten und gründete einen Verein mit der Aufgabe Geld zu sammeln und mit der Deutschen Bahn über die Kosten zu verhandeln. Das ist im vergangenen Dezember erfolgreich geschehen. Die Triebwagen-Einheit 420 484-8 ist gekauft und wartet auf einem Abstellgleis bei Düsseldorf auf die Aufgaben, die sie jetzt von ihren neuen Chefs bekommt. Instandhaltung und Reparaturen besorgen Freiwillige aus dem Verein. Reisepläne gibt es reichlich. Ihre Umsetzung hängt von der Anzahl der verkauften Fahrkarten ab. Wie andere Eisenbahnverkehrsunternehmen muss der Verein den Zugang zum Eisenbahnnetz und die gebrauchte Energie bezahlen.

(trad. Brandenburg)





La kajo-halo la ĉefstacio Stuttgart aspektas preskaŭ funkcipreta.
Die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs Stuttgart sieht fast betriebsbereit aus.
(Foto: Mediathek Deutsche Bahn)

Dek pliaj jaroj

Gazetlegantoj ĝemas naŭze, se ili legas „*Stuttgart 21*“ malferminte sian ĵurnalon. Vojaĝantoj ĝemas lace post alveno per fervojo atinginte la kajon de la subtera urbtrafika konekto. Apud la *Elbe*-filharmonio (konstrudaŭro 10 jaroj), la ĉefurba stacio (11 jaroj) kaj la flughaveno BER (14 jaroj) la nodo *Stuttgart* (konstrukomenco Februaro 2010) fariĝis sinonimo por la fiasko de konstrudaŭraj planoj.

La projekto 1994 prezentita al la publiko ŝajnis ambicia sed realigebla: interŝanĝi la historian 17-trakan kapstacion kontraŭ subtera traira stacio kaj liberigo de la ternivelaj areoj por evoluigo de novaj kvartaloj en la malvasta urbocentro de *Stuttgart*.

Multo okazis post konstrukomenco. Venis kaj iris kancelieroj kaj ministroprezidantoj. Leviĝis la postulo al la lando *Baden-Württemberg* retiriĝi el la projekto kaj spertis refuton en plebiscito. Sed ankaŭ progresis la konstrulaboroj. Oni ja ne nur laboras en la ĉefstacio, sed

Zehn weitere Jahre

Zeitungsleser stöhnen genervt, wenn sie bei Aufschlagen ihres Blatts „Stuttgart 21“ lesen. Reisende stöhnen müde, wenn sie nach Ankunft mit der Bahn den Bahnsteig der unterirdischen Stadtbahn-Verbindung erreicht haben. Neben der Elbphilharmonie (Bauzeit 10 Jahre), dem Hauptstadtbahnhof (11 Jahre) und dem Flughafen BER (14 Jahre) ist der Knoten Stuttgart (Baubeginn Februar 2010) zu einem Synonym für das Scheitern von Bauzeitenplänen geworden.

Das 1994 vorgestellte Projekt schien ehrgeizig aber umsetzbar: Tauschen des historischen 17-gleisigen Kopfbahnhofs gegen einen unterirdischen Durchgangsbahnhof und Freimachen der ebenerdigen Flächen für die Entwicklung neuer Quartiere im engen Stadtzentrum von Stuttgart.

Vieles passierte nach Baubeginn. Bundeskanzler und Ministerpräsidenten kamen und gingen. Die Forderung an das Land Baden-Würt-

konstruas du aliajn staciojn kaj unu haltejon, pli ol 40 pontojn, 11 tunelojn kaj ĉ. 100 km da novaj trakoj.
Tamen kial la afero konsumas tiom da tempo? Tion demandis la konzernprezidantino ĵus transpreninte sian novan taskon. La respondo ampleksis kvar aspektojn.

- La fervoja nodo ne nur estu novordigata en alia pozicio. Samtempe ĝi estu teknike ekipata laŭ la plej modernaj mezuroj per trajnsekuriga sistemo ETCS sen signaliloj kun eblo de trafikdensigo kaj aŭtomata trajnkonduko. Tiu decido okazis dek jarojn post konstrukomenco.
- La ambicia ekipo postulas aliajn ol la jam metitaj kabloj. Por aldoni la bezonatajn multloke mankas la spaco en ŝaktoj kaj betonkanaloj.
- Konstruaĵo por la esence grava teknika ŝaltcentralo ne plu atingas la nuntempajn normojn.
- Ankaŭ alisence la normoj pli rapide evoluas ol la konstruo - rilate terkonstruon, fumforkondukon, substituan energiprizorgon, protekton de specioj.

Celo nun estas 2031, la kompleta nodo 2033. Kostoprognozo hodiaŭ 14,5 miliardoj
Ĉiu devio, ĉiu aldono al planoj kiuj servis kiel bazo por la realigo signifis perdon de tempo kaj perdon de mono.
Tio tamen fine estas banalaĵo trafa en ĉiu ajn projekto. Ĉu ni diru, ke la damaĝo kunkreskas proporcie?



© Mediathek Deutsche Bahn

temberg, sich aus dem Projekt zurückzuziehen, wurde erhoben und in einer Volksabstimmung abgelehnt. Aber auch die Bauarbeiten schritten fort. Man arbeitet ja nicht nur im Hauptbahnhof, sondern baut zwei andere Bahnhöfe und einen Haltepunkt, mehr als 40 Brücken, 11 Tunnel und ca. 100 km neue Gleise.
Aber warum verschlingt die Sache soviel Zeit? Das fragte die Konzernchefin, als sie gerade ihre neue Aufgabe übernommen hatte. Die Antwort umfasste vier Aspekte.

- Der Eisenbahnknoten soll nicht allein in anderer Position neu geordnet werden. Gleichzeitig soll er technisch nach neuesten Maßstäben mit dem Zugsicherungssystem ETCS ohne Signale und der Möglichkeit zur Verkehrsverdichtung und automatischem Fahrbetrieb ausgestattet werden. Diese Entscheidung erfolgte zehn Jahre nach Baubeginn.
- Die ambitionierte Ausstattung erfordert andere als die bereits verlegten Kabel. Um die benötigten hinzuzufügen fehlt an vielen Stellen der Platz in Schächten und Betonkanälen.
- Das Gebäude für die essentiell wichtige technische Schaltzentrale erfüllt nicht mehr die heute geltenden Normen.
- Auch in anderer Hinsicht entwickeln sich die Vorschriften schneller als der Bau – hinsichtlich des Erdbaus, der Entrauchung, der Ersatzstromversorgung, des Artenschutzes.

Ziel ist jetzt 2031, der komplette Knoten 2033. Die Kostenprognose heute 14,5 Milliarden.
Jede Abweichung, jede Ergänzung zu den Plänen, die als Grundlage für die Realisierung gedient haben, bedeuteten den Verlust von Zeit und Geld.
Das ist aber letztlich eine Binsenweisheit, die auf jedes beliebige Projekt zutrifft. Sagen wir, dass der Schaden proportional mitwächst?

(Fontoj/Quellen: Ruhrnachrichten 06.07.2026, www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de)

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**



Post senakcidenta rondveturo per la mineja fervojo / Nach unfallfreier Rundfahrt mit der Zechenbahn

La vere vera historio

Do bone – nun ni konas la veran historion de la ercminado en *Ems*. Pri etstaturaj barbuloj kun pioĉoj ni nenion aŭdis. Sed pri viroj piedmarŝintaj kilometrojn el apudaj vilaĝoj al la minejoj, dum pena laboro en rokoj kaj polvo konsumantaj sian sanon, pri virinoj zorgantaj pri nutraĵo, mastrumo, infanaro, pri posedo kaj riĉeco, povreco kaj mallonga vivo.
La „Laborgrupo fervojoj kaj minado r.a." en Bad Ems jam kvardek jarojn klopodas konservi kaj ordigi la regionan minejan historion – historion laŭ dimensio malpli grandan sed ne tute malsaman al tiu en la industria regiono *Ruhr* – ankaŭ kun propra transporta infrastrukturo, kooperativoj, laboristaj kvartaloj ktp.
Klarigis tion la prezidanto de la asocio helpe de zorge kompilita prezento kaj kolekto de laboriloj kaj mineralaj specimenoj en la muzeo, kiun ni vizitis dum nia jarkunveno. La muzeo

Die wirklich wahre Geschichte

Also gut – nun kennen wir die wahre Geschichte des Emser Erzbergbaus. Von kleinwüchsigen Bartträgern mit Spitzhacken haben wir nichts gehört. Dafür von Männern, die Kilometer zu Fuß aus den Nachbardörfern zu den Minen liefen, bei schwerer Arbeit in Felsen und Staub ihre Gesundheit verbrauchten, von Frauen, die für Nahrung, Haushalt, Kinderschar sorgten, von Besitz und Reichtum, Armut und kurzem Leben.
Die „Arbeitsgemeinschaft Bahnen und Bergbau e.V." in Bad Ems bemüht sich schon vierzig Jahre lang, die regionale Bergbaugeschichte zu erhalten und zu ordnen – eine Geschichte, von den Ausmaßen her kleiner, aber der aus dem Industrie-Revier Ruhr nicht ganz unähnlich – ebenfalls mit eigener Transport-Infrastruktur, Genossenschaften, Arbeitervierteln usw.

estas unu el la asociaj celoj, la arkivo kun tekstoj, planoj kaj fotodokumentoj la alia. Tamen nia ĉefa intereso kiel fervojistoj direktis sin komprenble al vagonoj kaj lokomotivoj kiel moveblaj eksponaĵoj sur la muzea tereno. Moveblaj certe, sed malrapide kaj kun granda singardo, ĉar ĉiu trakforko postulas apartan atenton. Do la muzeon ni forlasis senakcidente.

La ceterajn vidindaĵojn de *Bad Ems* ni vizitis preterire. La arboj en la kuracparko iom kreskis depost nia lasta vizito. La kvartura domo, loĝejo de caro Aleksandro II kaj baldaŭ malpli aristokrataj gastoj (ĝi baldaŭ servos kiel hotelo) ĵus kaŝiĝas malantaŭ skafaldoj. Pro incendio en somero 2024 ĝi devas esti parte rekonstruata.



La romiana mineralakva fonto Bad Ems
Die römische Mineralquelle Bad Ems
(Foto: Bodo Ehrlich)

La BSW-hotelo „*Haus Lindenbach*“, kiu gastigis nin dum nia aranĝo, disponigis al ni salonon kaj ekipaĵon necesan por niaj kulturaj kaj laboraj programeroj. Ni sentis nin bone nutrataj, atente zorgataj kaj sukcese distrataj. Ni certe revenos, sed ne en la venonta jaro. Ni ankoraŭ estas kovantaj. Sed ni imagas renkontiĝi kun niaj ĉeĥaj geamikoj. Detaloj sekvos okaze.

Guido Brandenburg

Erklärt hat uns das der Vorsitzende des Vereins mit einer sorgsam zusammengestellten Präsentation und einer Sammlung von Werkzeugen und Mineralienproben in dem Museum, das wir bei unserem Jahrestreffen besucht haben. Das Museum ist ein Vereinszweck, das Archiv mit Texten, Plänen und Fotodokumenten der andere. Aber unser Hauptinteresse als Eisenbahner galt natürlich den Wagen und Lokomotiven als bewegliche Ausstellungsstücke auf dem Museumsgelände. Beweglich sicher, aber langsam und mit großer Vorsicht, weil jede Weiche eine besondere Aufmerksamkeit verlangt. Das Museum verließen wir also unfallfrei.



Die weiteren Sehenswürdigkeiten von Bad Ems haben wir im Vorbeigehen besucht. Die Bäume im Kurpark sind seit unserem letzten Besuch etwas gewachsen. Das Vier-Türme-Haus, Wohnung von Zar Alexander II und bald weniger aristokratischen Gästen (es wird bald als Hotel dienen) verbirgt sich gerade hinter Gerüsten. Wegen eines Brandes im Sommer 2024 muss es zum Teil wiederaufgebaut werden.

Das BSW-Hotel „Haus Lindenbach“, das uns während unseres Treffens beherbergt hat, stellte uns einen Raum und die Ausstattung zur Verfügung, die wir für unsere kulturellen und arbeitsbezogenen Programmteile benötigten. Wir fühlten uns wohl genährt, achtsam betreut und erfolgreich unterhalten. Wir werden sicher wiederkommen, aber nicht im kommenden Jahr. Wir brüten noch. Aber wir stellen uns vor, uns mit unseren tschechischen Freunden zu treffen. Einzelheiten folgen bei Gelegenheit.

(trad. Brandenburg)

Magnetvojo en *Wiesbaden*

La urbo *Wiesbaden* intencas oriente konstruigi novan loĝkvartalon por 10.000 homoj. Aldoniĝu novaj konstruaĵoj por translokigo de la federacia kontraŭkrima centralo (BKA) por 5.000 kunlaboratoj. La nova kvartalo estu laŭeble senaŭtomobila. Necesas aliaj trafikrimedoj.

Tramo ne eblas. La loĝantoj de *Wiesbaden* decidis antaŭ ses jaroj, ke ili ne volas rehavi la 1955 malaperintan trafikilon. La siatempaj kontraŭuloj, hodiaŭ en la Marakujo-koalicio majoritato en la urba konsilantaro, volas nepre eviti enkondukon tra la kortopordo kaj pledas por esploro, ĉu la magnetvoja sistemo TSB de Bögl (ni prezentis ĝin en FE 1/2026) povas esti vojo el la dilemo.

Plia esploro bremsus la planojn kaj signifus pliajn kostojn. Ĉu la propono nun estas serioza pledo aŭ ĉu ĝi celas renversi la kvartalprojekton entute, ne jam eblas prijuĝi. Nuntempe ĝi estas transdonita al la koncerna komitato. Ni vidu …

Magnetbahn in Wiesbaden

Die Stadt Wiesbaden beabsichtigt im Osten ein neues Wohnquartier für 10.000 Menschen bauen zu lassen. Hinzu sollen Gebäude für den Umzug des Bundeskriminalamts (BKA) für 5.000 Mitabeiter kommen. Das neue Viertel soll nach Möglichkeit autofrei sein. Erforderlich sind andere Verkehrsmittel.

Eine Straßenbahn geht nicht. Die Einwohner von Wiesbaden haben vor sechs Jahren beschlossen, dass sie das 1955 verschwundene Verkehrsmittel nicht wiederhaben wollen. Die damaligen Gegner, heute in der Maracuja-Koalition die Mehrheit im Stadtrat, wollen unbedingt eine Einführung durch die Hintertür vermeiden und plädieren für eine Untersuchung, ob das Magnetbahn-System TSB von Bögl (wie haben es im FE 1/2026 vorgestellt) ein Weg aus dem Dilemma sein kann.

Eine weitere Untersuchung würde die Planung verzögern und weitere Kosten bedeuten. Ob der Vorschlag nun eine ernsthafte Fürsprache ist oder ob er das Quartiersprojekt insgesamt kippen möchte, kann noch nicht beurteilt werden. Derzeit ist es an den zuständigen Ausschuss überwiesen. Schauen wir mal …

Fonto/Quelle (Frankfurter Rundschau 08.09.2026)

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Redaktofino por FE 01/2027 estos la 15.02.2027		Redaktionschluss für FE 01/2027 ist der 15.02.2027	
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