FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

Fondita 1952 Numero 1 januaro / marto 1998



Motorvagonoj de la „Usedomer Bäderbahn“
la unuaj en la mondo, kiuj funkcias per tergaso.

Nach Linz an den goldene Rhein

Im Herbst, vom 9. bis 11. Oktober 1998, halten wir Eisenbahner-Esperantisten unsere traditionelle Jahresversammlung ab. Sie ist die wichtigste Veranstaltung unserer Vereinigung auf Bundesebene. Der mit der Ausrichtung beauftragte BSW-Bezirk Köln hat für die Tagung eine attraktive Stadt gewählt: Linz am Rhein. Urkundlich wurde der Ort Lincesce bereits im 9. Jahrhundert erwähnt. Seit 1320 besitzt Linz die Stadtrechte. Bis zur Säkularisation gehörte es zum Kurfürstentum Köln. Reformationswirren und kriegerische Auseinandersetzungen gingen nicht spurlos vorüber. Dennoch blieben Teile der ehemaligen Befestigungsmauern erhalten, so das Rheintor, seit altersher der Hauptzugang zur Stadt. Aus dem 14. Jahrhundert stammt die Burg. Sie birgt heute eine mittelalterliche Waffen- und Folterkammer. Im klingenden Museum, ebenfalls in der Burg, spielen mechanische Musikinstrumente aus drei Jahrhunderten. Mittelpunkt der Linzer Altstadt ist der Marktplatz mit der Mariensäule. Hier steht auch das Rathaus aus dem 14. Jahrhundert. Noch älter ist die spätromanische St. Martinskirche. Sie enthält hochbedeutsame Fresken. Außer dem Rundgang durch die historische Altstadt sieht das Programm wieder einen Festabend mit Tanz sowie eine anspruchsvolle Matinee am Sonntagvormittag vor. Beim Nachmittagsausflug mit dem Bus überqueren wir mit der Fähre den Rhein und fahren durch das reizvolle Ahr-Tal in die Eifel. Ziel in der herben Landschaft ist der Laacher See mit der berühmten Benediktinerabtei. Wie es sich für eine Herbstveranstaltung am Rhein gehört, wird dieses Mal auch eine zünftige Weinprobe das Zusammensein verschönen.

Die Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im BSW lädt Sie und Ihre Angehörigen herzlich ein, mit Sprachfreunden aus dem In- und Ausland ein anregendes Wochenende in Linz am Rhein zu verbringen. Bei zwanglosen Gesprächen wollen wir Erfahrungen und Anregungen erörtern, denn die Zukunft unserer Vereinigung bedarf neuer Initiative. Folgen Sie daher gerne unserer Einladung und melden Sie sich bis spätestens 30. Juni an, da das Bettenangebot begrenzt ist. Anmeldevordrucke liegen dieser Ausgabe bei oder können beim zuständigen Bezirksbeauftragten angefordert werden.

Linz am Rhein ist mit der Bahn günstig zu erreichen. Von Köln fahren Regionalzüge in einer knappen Stunde rechtsrheinisch bis Linz, von Koblenz benötgt man nur eine halbe Stunde.

Unser Tagungshotel „Weinstock" liegt nahe am Bahnhof. Der Preis für eine Übernachtung im Doppelzimmer einschließlich Frühstück beträgt 65 DM. Wir freuen uns, Sie, Ihre Angehörigen und Freunde der Internationalen Sprache an diesem Wochenende (9. bis 11. Oktober 1998) in Linz begrüßen zu können.

W.B.

Fervojaj Novaĵoj

Nova traceo, novaj veturiloj sur insulo Usedom

La ĝis nun 54 km longa trakaro de la „Usedomer Bäderbahn" en junio 1997 plilongiĝis je 2 kilometroj. Kaj ekde aŭgusto 1997 tie trafikas du novspecaj motor-veturiloj, kiuj funkcias pere de tergaso. Tiu du kilometrojn longa traceo inter Seebad Ahlbeck kaj Ahlbeck Grenze plenumas gravan taskon: ĝi helpas malplialtigi la nombron da aŭtomobiloj, kiuj ĉiutage ŝtopas la ŝoseon, kiu kondukas al la limpasejo por piedirantoj de Ahlbeck limo al la vid-al-vida Ŝwinoujscie haveno (Swinemünde Hafen) en Pollando. Dum kvar monatoj tiu liniosekcio, kiun oni fermis 1945, estis rekonstruita. Ĝi kostis 4,5 milionojn da markoj.

La fervojo sur Usedom ĉiujare transportas ĉ. 1,3 milionojn da pasaĝeroj. Kaj oni antaŭvidas pozitivan evoluon, ĉar en 1999 oni intencos finkonstrui novan fervojan ponton inter Wolgaster Fähre kaj Wolgast.

La menciitaj du motorvagonoj ne estas novaj. Ili havas aĝon inter 30 kaj 40 jaroj. Helpe de ŝanĝkonstruado ili nun funkcias per tergaso anstataŭ diselo. Por tio la fervojo investis unu milionon. Ili estas la unuaj relveturiloj en la mondo kun tiu nova ekologia transmisio. La tergason oni prenas el normala publika gasprovizo simila kiel por aŭtomobiloj. Per la enhavo de unu rezervujo tia veturilo povas funkcii je 750 km, sufiĉe por tuta tago.

Kompare al la antaŭaj eksplodo-motoroj la eligado de damaĝaj substancoj estas esence pli malalta. Ekzemple reduktiĝas sufokaj oksidoj je 97%, karbona monoksido je 84% kaj karbonhidrogenoj je 70%. Krome la tergasmotoro pli mallaŭte bruas al kompareblaj eksplodmotoroj.

Cetere oni esploras la eblecon, utiligi la tergasan teknologion ankaŭ en aliaj relveturiloj kun eksplodmotoroj. Baldaŭ la germana fervojo intencas testi manovran lokomotivon kun tergas-motoro.

Libere tradukita el GdED-inform Jogi

"Eŭropa unuiĝo fervoje - grandrapide"

Sub tiu titolo mi prelegis en Trier en la 14-a Internacia Festivalo (IF), kies kadra temo estis:

"Eŭropo post 1989 - Eŭropo antaŭ 1999".

Kio estas "Eŭropo", kio estas "unuiĝo", kio estas "fervojo", kio estas "grandrapide"?

Rilate Eŭropon mi povis montri al la IF-enkonduka prelego de sinjoro Ulrich BRANDENBURG, kiu multfacete pritraktis la kadran temon. Kiel rolas la fervojo grandrapide en ĝi, mi komencis klarigi pere de la stato de fervojo en la trafikaj sistemoj.

Eŭropa plano estas, krei ĝis la jaro 2015 grandrapidan fervojreton de 30000 kilometroj. Laŭ la temo mi unue prilumis la staton en la jaro 1989, kiam politikaj sanĝoj kreis komunecan bazon. Tiam ne ekzistis eŭropa reto por grandrapidoj; nur ekzistis landaj retoj, ekz. en Francio, kie TGV jam depost 1981 realigas 270 kmh. Italio per ETR, Grand-britio per HAST kaj APT.

Sovetunio per ER 200 kaj Germanio per E 03 (103) havis siajn proprajn liniojn aú eĉ retojn, sed ili ne estis kunligitaj al eŭropa grandrapida reto.
Kio okazis intertempe? La EURAILSPEED-kongresoj en 1992 kaj 1995 estis gravaj paŝoj antaŭen, kio respeguliĝas en la eŭropa evoluo tiurilate. La enlandaj retoj kreskis, novaj trakciiloj aperis sur la scenejo, novaj elektraj motorvagonaroj faris la ofertojn pli atraktivaj, ja eĉ tute novaj sistemoj aperis, tiel ekzemple ICE en Germanio, Eŭrostar inter Francio kaj Anglio tra martunelo. Rektaj kunligoj per grandrapidaj motorvagonaroj ekestis ankaŭ inter Francio, Belgio, Nederlando kaj de Francio tra Belgio al Germanio, inter Germanio kaj Svislando, de Francio tra Svislando al Italio. Kaj la hispanoj konstruis normalŝpuran linion inter Madrid kaj Barcelona kiel unuan parton survoje al la franca landlimo. Svedio enkondukis X 2000, ĝis nun enlande.
Por krei la intencatan reton, oni devas venki diversajn problemojn. Mi iom okupiĝis pri la teknikaj problemoj, kiujn oni povas venki pli facile ol la financajn aŭ politikajn.
Diversaj ŝpuroj de la ĉefaj retoj (1435, 1524, 1668 mm) estas venkeblaj per ŝpurŝanĝaj instalaĵoj aŭ per konstruado de aliŝpura linio (ekzemple en Hispanio). Sed ne ĉie tio estas bona solvo, restos ankaŭ stacioj kun pasaĝertransiro al alia trajno, alia reto.
Diversaj kurento-sistemoj de la eŭropaj landoj kaj eĉ interne de la landoj estas venkeblaj pere de plursistemaj trakciiloj aŭ pere de dusistemaj stacioj, ŝalteblaj al tiu aŭ jena sistemo. Plursistemaj motorvagonaroj jam nun tre bone solvas la problemon. Ili estas 2- gis 4-sistemaj laŭ la bezono.La ĉefretaj kurento estas:
alterna kurento 15 kV, 16 2/3 Hz en Germanio, Svisio, Aŭstrio, Norvegio, Svedio;
alterna kurento 25 kV, 50 Hz en Francio, Anglio, Luksemburgio, Portugalio, (iama) Jugoslavio, Hispanio, Hungario, Rumanio, Bulgario, Ĉehio;
kontinua kurento 3000 V en Pollando, BeNeLux-statoj, Italio, (iama) Jugoslavio;
kontinua kurento 1500 V en Anglio, Francio, Danio;
kontinua kurento 750 V en Anglio (ĉirkaŭ Londono kaj ĝis la Eŭro-tunelo).
Diversaj gabaritoj*, ekzemple Francio/Anglio estas venkeblaj tiel, ke oni uzas la pli malgrandan por konstrui veturilojn.
Sekurecinstalaĵoj pere de kontraktoj estas adaptataj al la kondiĉoj de la koncernaj landoj. Tio rezultigas diversajn teknikajn solvojn.
Diversaj ekspluatadsistemoj, ekzemple dekstratraka, maldekstratraka aŭ ambaŭtraka trafikoj enlande ne ŝanĝiĝos, do la lokomotivestroj de internaciaj trajnoj devas adaptiĝi al tiuj kondiĉoj.
Por veturigi grandrapidajn motorvagonarojn vere grandrapide oni devas konstrui novajn grandrapidajn liniojn aŭ adapti ekzistantajn. Tio postulas multe da mono, kiu ne ĉie kaj ne ĉiam estas je dispono. Certe la Eŭropa Unio iom helpos por realigi la celojn. Tiuj celoj ankaŭ rilatas al gigantaj tuneloj tra markoloj kaj montaroj.
En planado aŭ jam konstruado aŭ eĉ realigado kaj testado estas diversaj motorvagonaroj, kiuj ĉiam pli bone solvos la grandrapidan, komfortan trafikon en Eŭropo. Vojaĝantoj jam laŭdas la sistemojn kaj ili havos la eblecon admiri novajn motorvagonarojn dum la venonta kongreso pri altaj rapidoj ĉe fervojo EURAILSPEED en oktobro 1998 en

*Gabarito: Supera nocio por veturila kaj liberspaca limprofiloj (kaj iliaj rilatoj)

Berlin.
Kaj kion rilate al Transrapid? Tiu aparta sistemo restos insula, eĉ se Nederlando vere volas konstrui linion de Hamburg al Amsterdam. Paralela linio al ICE-linio Hamburg - Berlin estas prestiĝa entrepreno, ne trafike bezonata. Sed kompreneble ĝi estos la plej rapida linio. Enplekti en eŭropan reton nur eblas per transiro de pasaĝeroj de unu sistemo al alia.

Horst Theurich

Aus den Gruppen

Bremen

Nikolaustreffen mit Freunden aus Groningen, Niederlande

Zum 13. Dezember hatten wir ein Treffen mit Esperanto-Freunden aus Groningen vorgesehen. Pünktlich um 12 Uhr kam der Linienbus am Hauptbahnhof an. Die Freude des Wiedersehens war bemerkenswert; wir kannten uns ja schon seit Jahren und unsere Verbindung war immer herzlich. 24 Freunde waren gekommen, dazu vier Esperantisten aus der Nienburger Gruppe.

Im IC-Restaurant wurde gemeinsam zu Mittag gegessen. Wir bekamen einen Raum für uns und wurden freundlich und fleißig bedient.

Man hatte sich viel zu erzählen, die Plätze wurden oft gewechselt, weil jeder ja mit jedem sprechen wollte. Schließlich hatte man sich seit einem Jahr nicht gesehen.

Nach der gemeinsamen Mahlzeit wurden die Gäste in fünf Gruppen mit je einem orts- und sprachkundigen Führer aufgeteilt. Auf ging´s durch die festlich geschmückte Stadt zum Weihnachtsmarkt im Zentrum. Dort herrschte eine unbeschreibliche Vollheit und viel Gedränge. Dennoch gelang es uns, unsere Gäste zu den schönsten Plätzen zu führen. In der Rathaushalle war ein schöner Basar eingerichtet, von dem unsere Freunde besonders begeistert waren. Wir gingen gemeinsam durch unsere wunderschöne Altstadt, bewunderten die Skulpturen und die Kunsthandwerker in ihren Werkstätten und kamen rechtzeitig zu dem Glockenspiel in der Böttcherstraße mit den historischen Präsentationen.

Wir konnten viele sehenswerte Winkel betrachten und gingen wieder über den Weihnachtsmarkt zurück zum Hauptbahnhof, wo schon alles zur Kaffeetafel vorbereitet war. Es wurde bewundert, was alles gekauft wurde und erzählt, was erlebt wurde - alle waren glücklich über diesen schönen Ausflug.

Bald wurde es Zeit, zum Bus zu gehen. Abschied nehmen, Glückwünsche, Verabredungen, sogar Umarmungen, dann schloß sich die Bustür und zurück fuhren unsere Freunde nach Groningen.

Plötzlich war es wieder still um uns. Wir sahen uns an und waren zufrieden und freuten uns über den gelungenen Nikolausausflug mit unseren Esperanto-Freunden aus dem nahen Ausland.

Dieter Hartig

Mein Weg zu und mit Esperanto

von Otto Rösemann

Der Weg zu und mit Esperanto ist tatsächlich mit einem lohnenswerten Wanderweg vergleichbar. Es gibt beschwerliche und angenehme Teilstrecken. Oft ist es schwierig, den Anfang eines Wanderweges zu finden. So war es auch bei uns mit Esperanto. Schon in meiner Kinderzeit hörte ich von dieser Sprache, als mein Vater vor 1933 einen Esperanto-Kursus im Radio mitmachte. Aus gesundheitlichen Gründen konnte er nicht bis zum Schluß am Kursus teilnehmen. 1937 verstarb er an seinen Verletzungen, die er im Ersten Weltkrieg erlitten hatte. Während des Zweiten Weltkrieges, als man sehr stark darüber nachdachte, wie man sich ohne Krieg verständigen könnte, wurde ich durch einen Kriegskameraden auf Esperanto hingewiesen

Im Jahre 1954 empfahl mir mein Schwager diese Sprache. Ich belegte sofort einen Kursus bei der Fachschule Münster. Unser verdienstvoller Kollege Willi Brandenburg leitete den Lehrgang. Auch meine Frau Gertrud und unsere Töchter Helga und Heide lernten diese Sprache mit Begeisterung. So nahmen unsere Töchter an verschiedenen Jugendseminaren teil. Unsere Tochter Heide wohnt jetzt in London und ist in der dortigen Esperanto-Gruppe aktiv.

Ich selbst halte Esperanto für eine gute und notwendige Idee. Darum gab es auf dem beschrittenen Weg keine Umkehr. Der Weg hat Parallelen mit einem Wanderweg durch Wald und Flur. Oft sind Teilstrecken anstrengend, aber die schönen Augenblicke lassen alle Mühen vergessen. Unser Weg hatte viele Gabelungen, doch unsere Meinung über Esperanto war stets ein hilfreicher Kompaß. So kamen wir nie vom gesteckten Ziel ab.

Dank unserer gemeinsamen Sprache fanden wir im In- und Ausland viele gute Freunde. Diese Freundschaften möchten wir nicht missen. Wir waren bei unzähligen Kongressen und Jahresversammlungen dabei. Ich lasse nicht unerwähnt, daß wir uns nie scheuten, mitzuarbeiten. Hierzu denke ich z.B. an die Vorbereitungen für den IFEF-Kongreß in Münster. Nach Slančev Brjag (IFEF-Kongreß in Bulgarien), organisierte ich eine Flug- und Bahnreise. Dabei konnte ich meine guten und engen Kontakte zur TUI nutzen.

In unserer Heimatstadt Osnabrück hatten wir stets eine gute Gruppe. Da ich ständiger Redaktionsmitarbeiter bei einer Tageszeitung war, bekam ich von der Stadt jede erdenkliche Hilfe bezüglich der Versammlungsräume .

Mehrere Jahre war ich Sekretär

bei GEFA und IFEF. Hervorragend war dabei die Zusammenarbeit mit unserem Vorsitzenden Joachim Gießner. Seit 20 Jahren erledige ich die Arbeiten, die mit dem GEFA-Jahresbericht an IFEF zusammenhängen. Jetzt bin ich für die Fertigung der Protokolle bei Vorstands- und Bba-Sitzungen zuständig.
Zum Schluß eine Empfehlung an die jüngeren Mitglieder: Jeder sollte sich für unsere gute Sache einsetzen und für Vorstandsaufgaben zur Verfügung stehen.
Für mich als 74-jährigen ist es an der Zeit, den Platz an einen jüngeren Mitarbeiter abzugeben. So könnten neue Ideen mit frischem Schwung verwirklicht werden und ich eine verdiente Rast einlegen.

Unsere Leser , soweit sie der deutschen Sprache mächtig sind, können hier mal ihre Lachmuskeln strapazieren. Aber ehrlich, ähnliche „Fassungen" des Esperanto werden dann und wann in Briefen geboren.
Dieser Brief ist ursprünglich vor der Wende entstanden.

(Quelle: GEJ-Gazeto 5/97)

Karaj papo kaj mamo!

Salutojn de la Esperanto-trefo en Vest-Berlino! Ŝtelu vin for, ke daŭris la tutan zontagon por fari ĉi tien, ĉar nia aŭto havis tri panojn. Sed la aŭto vere estas tre alta kaj jam multe rostita. Multaj ŝrauboj ne plu estas festaj kaj ĉio klapas. Kiam ni rapide pezis sur la aŭtobano, ni eĉ perdis du radkapojn. Kaj tio ne estas vico!
Ĉe la vest-osta limo - tio ankaŭ estis akto: Ni ŝtopis ĉe la endo de la slango kaj devis lange varti. Kelkaj raŭpoj kaj valcoj riparis la kontrol-ŝtelon. Fine ni kontis montri niajn pasojn kaj la aŭtoŝajnon. La mano de la colo ŝtelis al ni dumajn fragojn, ekzemple ĉu mi havas tro filajn cigaredojn. Sed fine ĉio estis en ordo kaj ni faris sub la colŝranko tra. Poste ni denove standis longe ĉe la tankstelo en Ostgermanio (tie la sprito ne kostas tiom). Jam estis la seksa horo post mit-tago, do, ni estis sufiĉe en ajlo.
Kiam ni alvenis en Vest-Berlino, jam ŝajnis la mondo kaj la sternoj. Ĉiuj aliaj estis en iu pinto kaj levis unu. Ni ne plu estis en la lago trovi ilin.
Ĉar ni estis sufiĉe hungaraj, ni voltis manĝi ion en la universitata menso, sed ĝi ne plu estis ofendita. Do ni manĝis al la karto en fiŝrestoracio. La virto portis al mi ŝalon, en kiu estis alo kun bonoj kaj kolo. Mia amiko fragis min: „Ĉu vi volas kosti mian lakson?" Ĝi jam estis iom alta, sed tamen ĝi gustis gute.
Filajn salutojn de via zono!



Estraro kaj Komisiitoj de Germana Esperanta Fervojista Asocio

Stato januaro 1998 **Estraro**

Prezidanto: Joachim Giessner, An der Nicolaischule 3, 37412 Herzberg am Harz. Tel. 05521/4586, Fakso /73313

Vicprezidanto: Otto Rösemann, Ringstr.14D, 31698 Lindhorst. Tel. 05725/7992

Sekretario: Hans-Jürgen Riehn, Karlsbader Str. 89, 08355 Rittersgrün

Redaktoro kaj dissendado de „Fervoja Esperantisto": Dieter Hartig, Kasseler Str. 76, 28215 Bremen. Tel. 0421/353339, Fakso /358432

Distriktaj Komisiitoj

Berlin Horst Jasmann Sewanstr. 227, 10319 Berlin, Tel. 030/5129078

Dresden Claudia Trochold, Klein Grönland 9, 08468 Reichenbach (Vogtl.) Tel. 03765/16846

Erfurt, Halle Helga Vogelsang, Riesenbergsiedlung 48, 99755 Ellrich Tel. 036332/21395

Essen Rolf Terjung, Finkenschlag 68, 47279 Duisburg. Tel. 0203/724095

Frankfurt/M. Egon Kiefer, Erthalstr. 6, 97816 Lohr/Main, Tel.09352/6707

Hamburg Klaus Böhnke, Mattäistr. 7, 23554 Lübeck. Tel. 0451/45326

Hannover Karl - Heinz Marzahn, Solling Str. 39, 28307 Bremen. Tel. 0421/481339

Karlsruhe Karl Bernhard, Sauerbruchstr. 8, 67063 Ludwigshafen (Rh.) Tel. 0621/510782

Köln Erhard Herlitze, Prof - Neu - Allee 32, 53225 Bonn. Tel. 0228/462882

München vakas

Nürnberg Reinhard Stoll, Sudeten Str. 4, 91154 Roth. Tel. 09171/60479

Saarbrücken Alois Haupenthal, Brennender-Berg-Str. 28, 66280 Sulzbach/Saar. Tel. 06897/3856

Stuttgart Siegfried Krüger, Dinkelsbühler Str. 12, 74074 Heilbronn Tel. 07131/162688

Specialaj Komisiitoj

Kasisto Karl Bernhard, vidu Karlsruhe

Instruado, ekzamenoj Fritz Lautenbach, Abtstor 21, 36037 Fulda Tel.+Fakso 0661/77627

Emerituloj Rolf Terjung, vidu Essen

Arkivo H.J.Riehn, vidu sekretario

Jarraporto, protokoloj O. Rösemann, vidu vicprezidanto

Komitatanoj Giessner, Rösemann, vidu estraro

Redaktfino por FE 2/98 estos la 31.05.1998
Stiftung Bahn - Sozialwerk Hauptvorstand Frankfurt am Main
Schriftleitung / redakcio: Dieter Hartig, Kasseler Str. 76, 28215 Bremen
Textgestaltung/tekstarango: Klaus-Dieter Hartig, Kleine Annenstr. 34, 28199 Bremen