FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner - Esperanto - Vereinigung
in der Stiftung Bahn - Sozialwerk

Fondita 1952 Numero 3 Julio / Septembro 1999



GEFA - prezidanto Giessner transdonas la dokumenton
pri Honora Membro de Gernot Ritterspach
al ties vidvino Elisabeth

Zwei deutsche IFEF - Ehrenmitglieder

Wie bereits in Nr. 2/99 mitgeteilt, sind zwei GEFA-Mitglieder im 51. IFEF - Kongreß in Le Mans zu IFEF- Ehrenmitgliedern ernannt worden. Ihre Namen sind Gernot Ritterspach und Otto Rösemann.

Gernot Ritterspach verstarb am 13. 01. 1990 unerwartet im Zug auf der Fahrt zur IFEF - Skiwoche. In der Bestürzung über diesen plötzlichen Tod wurde damals übersehen, ihn zum IFEF - Ehrenmitglied vorzuschlagen. Diese Unterlassung fiel kürzlich auf bei der Bearbeitung des „Suplemento" zur „IFEF- Historio". Gernot hat jede freie Minute dem Aufbau und der Vollendung der Übersetzung des UIC - Wörterbuches in Esperanto gewidmet. Ohne ihn wäre das IFEF - Esperanto - Terminaro undenkbar. Freuen wir uns, daß ihm diese späte Ehrung zuteil wurde, und daß es noch einen Menschen, seine Witwe Elisabeth, gibt, die sich ganz besonders darüber freut.

GEFA - Präsident Gießner überbrachte ihr am 5. Juli 1999 die Ernennungsurkunde.

Otto Rösemann ist ein Mann, der von seiner Tätigkeit kein Aufhebens macht. Desto mehr kann man sich auf ihn verlassen. Seit Jahrzehnten hat er in GEFA die verschiedensten Aufgaben übernommen, und ist noch immer aktiv im Arbeitsausschuß tätig. Sieben Jahre gehörte er dem IFEF - Vorstand als Sekretär an. Ihm war es zu verdanken, daß stets nach kurzer Zeit die Niederschriften aller Vorstandssitzungen vorlagen. Viele Jahre lieferte er die fälligen Jahresberichte für IFEF zuverlässig und pünktlich ab. Wir freuen uns mit Otto und gratulieren ihm recht herzlich und auch seiner Frau Gertrud, die alle die Jahre seine Tätigkeit verständnisvoll ertrug.



Gießner

Suplemento

Alle Mitglieder, die aus Le Mans Suplementoj mit nach Hause befördert haben, werden gebeten, diese nach Mülheim mitzubringen. Wer dort nicht teilnimmt, sende sie bitte per Post rechtzeitig an Rolf Terjung, Finkenschlag 8, 47279 Duisburg.

43. Jahresversammlung

Vom 8. Bis 10. Oktober findet in Mülheim (Ruhr) die 43. Jahresversammlung statt. Wer sich noch nicht angemeldet hat, sollte dies schnellstens nachholen. Wer sich bis 20. 09. (Eingang der Anmeldung bei Rolf Terjung in Duisburg) anmeldet, für die (den) bemühen wir uns um Unterbringung und geben Nachricht, ob dies Erfolg hat. Anmeldeformulare waren in Nr 1/99 Fervoja Esperantisto zu finden und noch erhältlich bei Joachim Gießner, An der Nicolaischule 3, 37412 Herzberg.

GEFA im UK Berlin

Das große Ereignis, der Weltkongreß in Berlin, ist Vergangenheit. Die deutschen Eisenbahner - Esperantisten haben auf ihrem Fachgebiet zu seinem glatten Ablauf beigetragen. Ein gut vorbereiteter Fahrkartenschalter der Deutschen Bahn war während der ganzen Kongreßwoche im Kongreßgebäude ICC unter dem Funkturm den 3000 Teilnehmern zu Diensten. Er wurde eifrig genutzt. Ob Fahrplanauskunft, Platzreservierung oder Fahrausweis für eine beliebige Strecke im In- oder Ausland, alles wurde in kurzer Zeit zur Zufriedenheit des Kunden erledigt. Möglich machte das der von der Bahn gestellte Computer, dessen Bediener ganz schnell alle Wünsche erfüllte. Ein stets anwesender Kollege aus dem Kreis unserer Berliner Mitglieder übersetzte die Wünsche der Kunden an den Bediener und gab dessen Auskunft und die Fahrausweise an den Kunden. Diese Zusammenarbeit funktionierte vorzüglich. Den daran beteiligten deutschen Kollegen ist dafür besonders zu danken. Sie haben nicht nur den Kongreßteilnehmern einen großen Dienst erwiesen und viel Zeit gespart, sondern sie halfen auch, ein riesiges Chaos an den öffentlichen Schaltern in Berlin zu vermeiden. Auch das Kosten - Nutzen - Prinzip konnte positiv gewahrt werden, die DB war mit den Einnahmen zufrieden.

Bekanntlich gehört zu jedem UK eine Zusammenkunft aller anwesenden Eisenbahner (Kontaktkunveno). Diese fand am Montag, dem 2. August von 9 bis 10.30 Uhr statt. Sie wurde, wie schon seit vielen Jahren, vom IFEF - Vizepräsidenten István Gulyas geleitet. In dem für diesen Zweck hervorragend geeigneten „Dachgarten" des ICC kamen fast 70 Teilnehmer aus 16 Ländern zusammen. Als hochwillkommenen Gast konnte Gulyas den Vertreter des BSW - Hauptvorstandes, Dietmar Petzold, begrüßen. Dieser fand anerkennende Worte für die Menschen und Völker verbindende Tätigkeit der Esperanto - Eisenbahner und sicherte auch weiterhin unter großem Beifall die Unterstützung durch das BSW zu. Gleichzeitig überreichte er eine „Schenkungsurkunde" für eine anschließende Fachexkursion mit Bus zur Besichtigung der gigantischen Großbaustelle für den künftigen Zentralbahnhof Berlins, Für diese willkommene Geste dem BSW - HV ein besonderes Dankeschön.

Bodo Ehrlich bereicherte die Zusammenkunft mit einem Vortrag über die Expo 2000.

An der Fachexkursion nahmen 50 Personen teil. Sie führte quer durch die Stadt zum Potsdamer Platz zur „Info - Box". Dort und auch unterwegs im Bus erhielten die Teilnehmer ausführliche Informationen über die Entstehung des künftigen Bahnhofs. Ergänzt wurden die mündlichen Informationen der Busbegleiterin durch eine reich bebilderte, hervorragend aufgemachte Broschüre des „DB - Projekt Knoten Berlin". Die Exkursion wurde

gekrönt mit einer Fahrt durch die riesige Baugrube am Lehrter Bahnhof. Hochzufrieden entstiegen die Teilnehmer am Alexanderplatz dem Bus und kehrten ins Kongreßleben zurück. Jogi

Im Frühjahr nach Budapest

Zum vierten Mal seit 1962 laden unsere ungarischen Kollegen die Mitglieder und Freunde unserer Vereinigung ein, am internationalen Esperanto-Kongreß der Eisenbahner in ihrem Land teilzunehmen. Vom 13. bis 19. Mai 2000 treffen wir uns in der Metropole Budapest. Die ungarische Hauptstadt mit ihren zwei Millionen Einwohnern trägt ihren jetzigen Namen zwar erst seit 1873, seitdem sich das hügelige Buda mit dem ebenen Pest zu einer Stadt vereinigten. Die wechselvolle Geschichte reicht jedoch weit zurück. Legionäre des römischen Reiches gründeten Aquincum als Verwaltungssitz der damaligen Provinz Pannonien. Nach verheerenden Eroberungszügen der Mongolen und nach 150-jähriger türkischer Herrschaft folgte die Einverleibung in die österreichisch-ungarische Monarchie. In Pest wurde die königliche Residenz errichtet. Das Verlangen nach Unabhängigkeit des Landes erfüllte sich jedoch erst in unserer Zeit, leider begleitet auch von sozialen Problemen. Heute ist Budapest eine aufstrebende Verwaltungs- und Industriemetropole. Dort haben acht Bahnlinien ihren Ausgangspunkt, sieben Hauptverkehrsstraßen kreuzen sich. Ebenfalls bedeutend sind Flughafen und Donau-Schiffsverkehr.

Wo findet der 52. Kongreß des Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Verbandes (IFEF) statt? Die meisten Teilnehmer aus Deutschland kommen am Bahnhof Budapest-Keleti p.u. (Ostbahnhof) an. Zu Fuß sind es zum Drei-Sterne-Kongreßhotel „Stadion" 800 Meter. Bei Benutzung der Metro steigt man an der ersten Haltestelle aus. Im Hotel „Stadion" sind die meisten Teilnehmer untergebracht. Dort finden Sie alle Schalter, bei denen Formalitäten und Zahlungen erledigt werden. Die Zimmer sind mit allem Komfort eingerichtet. Es gibt ein Hallenbad und die Möglichkeit, Mittag- und Abendessen einzunehmen. Alle offiziellen Veranstaltungen finden in diesem Hotel statt. Eine preiswertere Alternative ist das Hotel „Zugó". Es ist mit der Straßenbahn zu erreichen.

Das Beiprogramm sieht wiederum ein Bankett mit anschließendem Tanzabend vor. Eine Stadtführung macht uns mit der Geschichte und den wichtigsten Bauten bekannt. Ein Abend steht ganz im Zeichen ungarischer Folklore, ein weiterer Abend ist der klassischen Musik gewidmet. In Buda gilt der Besuch der Kinder-Eisenbahn. Eine Sonderzugfahrt führt zum mittelalterlichen Eger, dessen Burg einst heldenhafte Frauen gegen die Türken verteidigten. In Szépasszony (Tal der schönen Frauen) erwartet uns eine reich gedeckte Tafel mit einer Weinprobe.

Darüber hinaus bietet der Veranstalter nach Kongreßende noch einen Aufenthalt in Sopron an. Der Reichtum dieser westungarischen Stadt an Kunstdenkmälern zieht viele Touristen an. Von dort aus wird das Schloß Esterházy besucht, in dem der Komponist Joseph Haydn viele Jahre wirkte. Weitere Ziele sind Györ, ein mittelalterliches Kleinod, Pannonhalma, Ungarns älteste Abtei, Szombatholy mit dem römischen Isis-Tempel, die romanische Basilika in Ják und die einst gegen die Türken standhafte Kleinstadt Köszeg.
Lassen Sie sich nicht die Gelegenheit entgehen, Budapest als eine der schönsten Hauptstädte zu erleben. Ohne Verständigungsschwierigkeiten diskutieren wir mit Kollegen und Freunden aus vielen Ländern. Wir informieren uns über Neuerungen bei den Eisenbahnen, genießen aber auch das kulturelle und touristische Programm. Ein Anmeldevordruck wird von Ihrem Bezirksbeauftragten auf Wunsch übersandt.
Auf Wiedersehen in Budapest. W.B.

Aperis: Granda Vortaro Esperanto-germana

Ĵus aperis la supozeble ĝis nun plej granda iam ajn eldonita vortaro Esperanto-nacia lingvo. La prestiĝa lingvistika eldonejo Helmut Buske Verlag Hamburg aperigis "Großes Wörterbuch Esperanto-Deutsch" de Erich-Dieter Krause. La 882-paĝa, etlitere kaj dense presita vortaro enhavas pli ol 80000 artikolojn kaj lingvajn esprimojn en Esperanto kun siaj germanaj ekvivalentoj.
La vortaro havas dulingvajn antaŭparolon, instrukcion pri la uzo de la vortaro, listojn de mallongigoj kaj uzita literaturo. La lingva materialo konsiderinde superas tion de la Plena Ilustrita Vortaro de Esperanto (PIV). La vortaro ne nur registras la ĉiutagan lingvon, sed ankaŭ prezentas multan faklingvan materialon el plej diversaj sciencaj kampoj. La vortaro sendube estas utilega ankaŭ por nekonantoj de la germana lingvo.
La aŭtoro estas unu el la malmultaj profesie trejnitaj leksikografoj, pri kiuj disponas la esperanta leksikografio. Li estas profesoro pri indonezia lingvo ĉe la Universitato de Leipzig, membro de AdE. Li verkis i.a. ampleksan vortaron Germana-Esperanto (pli ol 40 000 artikolvortoj) kaj grandajn vortarojn por la indonezia lingvo.
La libro estos havebla kontraŭ 68 markoj (ĉ.34 eŭroj) dum (kaj ĝis) la ĉijara UK. Post la kongreso ĝi estos havebla kontraŭ ĉ. 40 eŭroj ĉe UEA kaj aliaj gravaj libro-servoj. Oni ankaŭ povas rekte mendi ĉe la eldonejo: Helmut Buske Verlag, Richardstr. 47, DE-22081 Hamburg, tel. +49-40-299958-0, fakso: +49-40-299958-20, retadreso: buskepubl@aol.com. Jen la kompleta titolo: Krause, Erich-Dieter (1999): Großes Wörterbuch Esperanto-Deutsch. Hamburg: Helmut Buske Verlag, IVX + 882 p. Detlev Blanke

Ni adiaŭas de s-ro Rudolf Eigendorf

Li mortis la 23an de majo post multjara severa malsano. Li estis agrabla, vigla homo, kiu grave vigligis nian grupon. Li estis ĝis la fino de sia vivo interesita pri lingvoj kaj multaj aliaj sciencaj aferoj. Tagojn antaŭ sia morto li telefonis kun kelkaj membroj de nia grupo kaj deziris al Esperanto bonan progreson. Neniu el ni supozis, ke estis lia adiaŭo.

Li restas por ĉiam en nia bona memoro; ni dankas pro la tempo kune kun li. Ripozu nun en paco, kara amiko Rudolf.

El la grupoj

Instrua Majotago en Münster-Lando

Matena suno palpebrumis tra dikaj nuboj al areto da migrantoj antaŭ la stacidomo de Westbevern, kolegoj kaj geamikoj el Vestfalio kaj Malsupra Saksio. La Fervojista Esperanto-Rondo Münster estis invitinta al ekologia fakekskurso okaze de la Unuan de Majo 1999.

Post mallonga marŝo laŭlonge de la fervoja linio Parizo - Kopenhago vidiĝis jam la objekto de la tuttaga kolegio: la AMIZO, la rivero Ems. Ĝi fontas en la sabloza regiono Senne,fifama kiel armeekzercejo jam de imperiestra reĝimo. Fluante tra Münsterland kaj Niedersachsen la Amizo inter havenurbo Emden kaj nederlanda limo verŝiĝas en la Germanan Maron.

Politike pli konata eble estas ĝia lasta riveretapo de Papenburg. Tie kontraŭ ĉia prudento oni ripete detruadas la ekologian ekvilibron, por ebligi al alte subvenciata enlanda konstruejo de oceanŝipoj, treni ties produktojn tra malprofunda fluejo ĝis la riverbuŝo.

Tie ĉi, en Westbevern apud la Amizo-valo, haltas la grupo de migrantoj. Kolego Willi Brandenburg utiligas konvenan panoramon, por klarigi per mapo kaj vidaĵo historion kaj realigon de l´ fine maturiĝinta landa programo pri renaturigo de riverbordaro kaj -fluejoj. Komenca modelprojekto de federacia lando NRW estas ĝuste tiu ĉi riversekcio.

Origine tra vigla, viva riverpejzaĝo kun abundo da variaj flaŭro kaj fauno, unu granda biotopo, la Amizo trankvile meandris. De ĉirkaŭ 1930, lau tute kontraŭa koncepto, eĉ ĝis postmilite, oni strikte kanaligis iom post iom grandajn partojn de la rivero. Laŭ tia plano oni ankaŭ rektigis kaj profundigis apudajn riveretojn kaj fosojn, pli kaj pli drenis la kampojn. Esence akcelis tian evoluon post 1934 la ekzisto de Regna Labor-Servo (RAD), kies viroj por 20 - 25 fenigoj tage plenumis tiun pezan laboron, ofte sen helpo de maŝinoj. Fariĝis nuda, enuiga kanalpejzaĝo kun sporade fremdspecaj kreskaĵoj. Tiam oni ne jam parolis pri ekologiaj sekvoj, sed nur kontente konstatis, ke la akvo multe pli rapide forfluis kaj malpli detruis siajn riverbordojn. La longo de la rivero ŝrumpis ĝis malpli ol duono; la nivelo de la grundakvo sinkis je pli ol metro.

Sed iam la homoj ja rimarkis ŝanĝiĝon de la tipa pejzaĝo. Protestoj de naturamikaj organzaĵoj kaj individuoj savis la lastajn netuŝitajn riverkilometrojn. Ili sukcesis veki novan konscion,kiu fine rezultigis la renaturigo - planon.

Ne estus majmigrado sen printempaj kantoj. Pikniko, agrabla kunsido en restoracia ĝardeno finis la pripensigan ekskurson. Wbr

Esperanto-Societo Monastera kunvenas ĉiun ĵaŭdon je la 18.00 h en eksregadejo MN Münster. Programojn kaj informojn haveblaj de: Guido Brandenburg, DB AG NL Hamm, Telekom 02381 102 318, Arcor 9475318

Fervoja katastrofo

En la frosta vintra nokto troviĝis sur la laboreja trako du malnovaj, difektitaj 3a-klasaj fervojvagonoj. La fenestraj vitroj estis frakasitaj, tiel ke la vento facile povis enveni kaj ĉirkaŭeniri, en la tegmento estis truoj, en la vagon-kesto ĝibaĵoj - ili valoris nenion. Nun ili estos dismuntitaj - ŝanĝiĝis al brulligno kaj feraĵo. Ne valoris paroli pri tio.

Sed unu el la malnovaj difektuloj tamen parolis:"Oj!", ĝi diris, kiam la neĝa ŝtormo ĝin forte skuis.

„Ŝajnas ke vi lamentas" diris la alia vagono.

„Miaj risortoj estas tiom rustaj, ke mi preskaŭ ne povas elteni la doloron" ĝemis la unua.

„Je Dio - mia spino estas rompita, frakasita, tordita kaj fleksita - sed mi tamen ne lamentas pro tio."

La rusta virino - ĉiuj vagonoj estas laŭ siaj naturo kaj fiziko virinseksaj - iom pripensinte la riproĉon diris:

„Vi ĉiam estis iom aroganta, 567. Vi ja estas nur 3a-klasa, same kiel ni aliaj."

„Mi ne ĉiam estis 3a-klasa" mallaŭte kaj fiere diris 567. „Ĉu ne?"

„Antaŭ unu jaro estis veluro sur miaj seĝoj. Mi estis 1a-klasa meze kaj 2a-klasa en la finoj."

„Tion mi tute ne sciis! - sed kio okazigis, ke vi degradiĝis?"

„Tio estas longa historio."

„Rakontu nur. Mildiĝas la rusto, kiam oni aŭskultas."

567 profunde ekĝemis en la vakua cisterno kaj diris:

„Ĉiam estas la amo, kiu malfeliĉigas nin virinojn. Ĉu vi konas la lokomotivon A 603?"

„Jes, vere, kiu ne konas lin."

„Li fariĝis mia fatalo. Li estis la plej bela, la plej eleganta viro, kiu iam sin movis laŭ du reloj. Dek du radojn li havis, kaj dum li alvenis la tero tremis. Liaj okuloj estis brilaj kiel la suno, la voĉo tre bela kaj vireca kaj la fumo la plej delikata. Li kaj mi estis fianĉoj dum ses monatoj."

„Ĉu per ringoj?"

„Pli ol tio - per kupliloj. Ni iris kune - unu tuj post la alia - ĉiun tagon. Proksimiĝante al mi, li aŭdigis du longajn, profundajn sonojn, kaj post momento mi sentis liajn fortajn bufrojn sur la miajn. Li premis min al si, tiel ke mi kriegis pro ĝojo. Mi estus povinta akompani lin ĝis la fino de la mondo - sed estis nur 548 kilometroj, precize. Jen la fino."

„Lokomotivoj estas kanajlaj estaĵoj."

„Eĉ ne unu vorton mi toleras pri li; lia koro estis el nobla metalo, sed li estis malforta malgraŭ siaj fortoj. Dormvagono venis inter nin, ŝin li ne povis kontraŭstari."
„Tiuj longaĉulinoj!"
„Jes, vi pravas. Ĝuste tia si estis. Ŝi portis balgojn - antaŭe kaj malantaŭe. Kaj ilin ŝi en- kaj eltiradis, tiel ke virta vagono naŭzas, - prefere mi elbrulu ol porti tian aparaton."
„Ankaŭ mi - sed al la lokomotivoj tio sendube plaĉas."
„Ŝi ensorĉis lin, tiel estas. Ŝi havis ok radojn - tio estas tre nevirinece - kaj ŝi kompreneble estis rafinita - veluro kaj silko, speguloj kaj kraĉujoj ĉie. Plena de puloj, kiel ni aliaj de ŝraŭboj. A 603 forgesis min en malpli ol unu semajno. Por ŝi li fajfis - ŝin li ĉirkaŭis per fumo de mateno ĝis vespero."
„Kial estas elegante havi pulojn?"
„Al vi, kiuj estas el ligno, ne eblas ekhavi ilin, do estas elegante. Sed mi klopodis ignori ilin. Li ja povus tediĝi de ŝi, la dormaĉulino, kaj reveni al mi. Pacience mi atendis unu jaron - preskaŭ. Sed tiam mi aŭdis ke ili ... ili kune ekhavis drezinon ..."
„Kion mi diris!"
„Vi diris nenion. Sed mi eĉ ruiniĝis pro ĉagreno. Mi devis iri al laborejo, kaj tie ili forprenis la veluron kaj faris min 3a-klasa."
„Tio estas vera tragedio" la ligna vagono knare diris.
„Jes atendu iomete, mi ankoraŭ ne finis. Iun tagon, post mia reveno, mi alproksimiĝis al A 603. Mi intencis doni al li saluton de la laborejo, lia naskiĝhejmo - je Dio! nur tion mi intencis. Sed li ja ankoraŭ estis ensorĉata de ŝi - la vermo -, li ne aŭskultis min, sed donis puŝon en la direkton laŭ kiu mi alvenis. Estis la plej forta puŝo kiun mi iam ricevis, mi estis kvazaŭ senkonscia, kiam mi rapidegis laŭ la reloj. Sed kiam mi rekonsciiĝis, mi ekvidis, ke la dormvagono - la domaĝo de mia vivo - kuŝas peze kaj apatie nur iomete for. Mi akcelis la iradon - nun venis la horo de la venĝo. La manovristoj kriegis, sed mi estis nehaltigebla. Mi levis min sur du radojn kaj frapegis ŝin sur la balgoj, tiom ke mahagono, speguloj, litoj kaj puloj splitiĝis. Daŭris du tagnoktojn disigi nin, tiom interpenetrintaj ni estis. Ŝi neniam plu fariĝis vagono - almenaŭ ne dormvagono!"
„Bone farita!" ridaĉis la alia vagoneto. „Kion la lokomotivo diris pri tiu afero?"
„Li melankoliiĝis - li ne plu retenas la vaporon, kaj oni diras, ke li nur nevolonte preterpasas akvujon." „Sed ankaŭ vi rompiĝis pro la kolizio."
„Mi rompiĝis, jes, sed mi frontas la morton feliĉa. A 603 ne longe vivtenas - kiu scias, eble ni renkontiĝos en la fandfornego!"
Ĝuste tiam ambaŭ vagonoj eksilentis, ĉar nun la laboristoj venis kun siaj segiloj kaj rompiloj.
De Johannes Buchholtz el la dana tradukita: Erna Hauge
Tiu historio troviĝas en „La verda relo", beletra antologio pri fervojo

Redaktfino por FE 4/99 estos la 05. 11. 1999
Herausgeber/eldonanto: Stiftung Bahn - Sozialwerk Hauptvorstand Frankfurt am Main
Schriftleitung /redakcio: Dieter Hartig, August-Hagedorn-Allee 55, 28279 Bremen
Textgestaltung/tekstaranĝo: Klaus-Dieter Hartig, Gustav-Heinemann-Str. 70, 28215 Bremen