FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

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

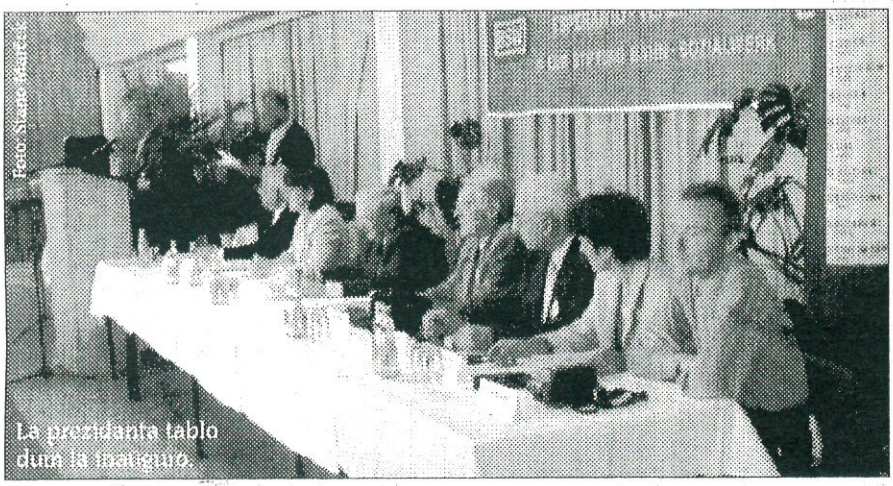
Fondita 1952 | Numero 2 | April/Juni 2003



55a IFEF-kongreso 2003 en Dresden – Rondirado - antaŭ la operejo

Post la brila IFEF-kongreso

Dresden, ĉefurbo de la provinco Saksio, gastigis inter la 10a kaj 17a de majo 2003 pli ol 250 adeptojn de Esperanto el 19 landoj. La kongresanoj el la fervojista medio kunvenis por trakti organizajn kaj fervojfakajn aferojn, sed ankaŭ por travivi komune la specifan etoson inter diverslandaj gekolegoj kaj familianoj. Kulturaj, folkloraj kaj turismaj programeroj kompletigis eventoriĉan semajnon. Tiu internacia kongreso estis la 55a sinsekva en la historio de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF).



La prezidanta tablo dum la inaŭguro.

Malfermo kun honoraj gastoj

Komence de la inaŭguro en la Robotron gastejo HDL-catering Dietmar Petzold, komisiito de la Fervoja Sociala Organizaĵo (BSW), laŭdis la modelan agadon de la fervojistoj, kiuj praktikas Esperanton kun gekolegoj en la mondo. Je tiu kazo li agnoskis precipe la multjaran laboron kaj la gvidan rolon de Joaĥim Gießner en la fervojista Esperanto-movado. Por la BSW-distrikto Saksio Solveig Kahn salutis esperantlingve kaj dankis, ke Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) elektis Dresden kiel kongresurbon. Gilbert Schmit (Luksemburgo), ĝenerala prezidanto de la Internacia Fervojista Federacio pri Arto kaj Kulturo (FISAIC), esprimis sian ĝojon pri la okazigo de tiu grava kongreso. Aliaj parolantoj estis d-ro Werner Bormann de la Germana Esperanto-Asocio (GEA) kaj Stano Marĉek de la Universala Esperanto-Asocio (UEA). Marĉek kreis subtenita de kontribuantoj kvin allogajn Kongresajn Kurierojn kun multaj fotoj. Post printempaj kantoj de junulara grupo salutis reprezentantoj de la landaj asocioj. Por GEFA salutis Walter Ullmann. IFEF-prezidanto

Romano Bolognesi laŭdis la bone preparitan kongreson. Li atentigis pri gravaj ŝanĝoj de la fervojoj, kiuj funde influas la ekziston kaj membronombron de IFEF. Sub aplaŭdo de la aŭskultantoj li deklaris la kongreson malfermita.

Organizaj kaj fakaj kunsidoj

En la kunsidoj de la komitato, unu nepublika, la alia publika, la delegitoj de la landaj asocioj pritraktis kun la IFEF-estraro pasintajn kaj estontajn aranĝojn de la federacio. Venontjare (8.-15.5.2004) niaj hungaraj kaj aŭstraj gekolegoj organizos la 56an IFEF-kongreson en Sopron (Hungario) kaj parte en Aŭstrio. La Loka Konresa Komitato (LKK) konsistas el hungaraj kaj aŭstraj kunlaborantoj. Aliĝiloj kaj glumarkoj estas jam haveblaj per la komisiitoj de GEFA. En 2005 niaj rumanaj gekolegoj transprenos unuafoje la organizon de la 57a IFEF-komgreso. El Ĉinio venis la propono aranĝi tie en 2006 la sekvan kongreson. Kompare kun la malkreskanta IFEF-membraro la situacio en Ĉinio ŝajnas esti pli positiva. Pri la aliaj temoj de la tagordo informas la federacia organo Intercia Fervojisto. En la kunsido de la Faka Aplika Komisiono gvidita de Jan Niemann (Danio) prelegis GEFA-membro Bodo Ehrlich pri "Teknikaj evoluoj por la estonto de la eŭropa fervojtrafiko". La estonta lokomotivo, serio 189, devos funkcii per kvin kurentsistemoj, 14 gvid- kaj sekurec-sistsemoj krom tri relŝpuroj. Sekvis sep pluaj prelegoj, ekzemple pri "La lastjara inundo en la ĉefurbo Prago" (L. Kovár) aŭ pri "Duboj pri ŝvebanta relvojo" (G. Sredić, Jugoslavio). Futurisman Trajnon prezentis Dieter Hartig (Germanio) per „Trajnveturado en la jaro 2100". Ankaŭ la Terminara Sekcio estis aktiva. Oni ekzamenis kaj fiksis novajn terminojn. Laŭ d-ro Heinz Hoffmann la laboroj kun la gvidanto de la nova Plena Ilustrita Vortaro (PIV) estos daŭrigata por la sekva eldono. Aperis disko CD-Rom kun la tria eldono de la datumbanko (RailLex) en 19 lingvoj.

Per trajno, tramo, buso, ŝipo

La ekskursantoj veturis en historia vagonaro tirita de vaporlokomotivo sur la etŝpura linio Radebeul Ost kaj Moritzburg. En rustika gastejo atentis bongusta tagmanĝo. Bedaŭrinde la restado sufiĉis nur por rigardi de ekstero la imponan kvarturan kastelon, antaŭ ol dum ia reveturo oni ĝuis la fajfadon de la vaporlokomotivo. Inter la tuttagaj ekskursoj la raportanto elektis la pli ampleksan. Aŭtobusoj veturis al la kastelo Pillnitz, la iama somera rezidejo de saksaj reĝoj. Je mirinda vetero la ekskursantoj promenis en la pitoreska palaca parko. Sekva celo estis la sabloŝtona montaro Saksa Svisio. Bizarformajn rokegojn de la t. n. Bastei ni atingis sur krutaj ŝtuparoj. Sed la strecojn rekompensis mirinda elvido. Alia burgo atendis: Königstein sur alta roko, en antaŭaj jarcentoj neniam konkerita. Ni turistoj kaptis la altaĵon per lifto. Sube antikva vaporŝipo akceptis la ekskursantojn per bongusta vespermanĝo, antaŭ ol la veturado sur la rivero finiĝis en Dresden. Sed ankaŭ la kongresurbo Dresden invitis al vizitoj. Piede du grupoj promenis inter centoj da aliaj turistoj al la vidindaĵoj kaj atente sekvis la klarigojn de la gvidantino pri la historio de la konstruaĵoj. Samtempe aŭdeblis en multaj lokoj viglaj "Dixiland"-muzikaĵoj okaze de

festivalo. Alia ekskurso efektiviĝis per speciala tramo, kiu trapasis la urbopartojn ambaŭflanke de la rivero Elbe. Ankaŭ tiu ekskurso restos en bona memoro.



Kantoj, folkloro, muziko

Ne mankis la tradicia bankedo, kiun sekvis dancvespero por moviĝemaj kongresanoj, eĉ ĝis noktomezo. Dum alia vespero du virinoj kaj tri viroj ekcelente interpretis belsonajn kantojn el operoj kaj operetoj. Joachim Gießner estis majstre tradukinta la tekstojn. Granda aplaŭdo por li, la kantistoj kaj la pianoludistino. Dum la nacia vespero regis folklora dancado kaj kantado. Sorba vilaĝa ensemblo en riĉe broditaj popolkostumoj estis admirata kaj forte aplaŭdata de la spektantoj. La ercmontara grupo Bimmelbah´ ĝojigis per multvoĉaj popolkantoj. Verve akompanis akordiono, citro kaj gitaro. Estis ĝuinda vespero. Tute alian muzikon prezentis unu tagon poste saksofonkvarteto. Ĝi plaĉis precipe al la pli junaj aŭskultantoj. Ĉarmaj gestundentoj de altlernejo dancis foje per graciaj, foje per viglaj movoj. La aplaŭdo estis vere merita.

Fino kaj adiaŭo

La kongreso certe bone sukcesis malgraŭ la nestabila vetero. Multaj IFEF-anoj kaj aliaj helpantoj kunlaboris. Al ili la senlaca GEFA-prezidanto Rolf Terjung esprimis sian dankon, antaŭ ol la IFEF-flago estis transdonita al la LKK de la venontjara 56a IFEF-kongreso. Kiu apartenis al la kvindeko da postkongresanoj, ekskursis fervoje unu tagon poste al la urbo Meißen. En la gotika katedralo situanta sur altaĵo de romantika urbokerno oni sekvis orgenkoncerton, sed precipe allogis la vizito al la porcelanmanufakturo. Ni auskultis kaj vidis, kiamaniere porcelano estas produktata. Eventoriĉaj tagoj finiĝis. Estonte aliaj aŭtoroj raportos pri eventoj en GEFA.

W.B.

Trajnveturado en la jaro 2100

Serioza rigardo en la estonton sukcesas nur, se oni konsideras la ĝisnunan evoluon. Multajn jarcentojn oni transportis per ĉevalĉaroj. La poŝtĉaroj estis tiam la plej rapidaj transportiloj – ĝis la vaporlokomotivoj estis inventitaj. Senĉese oni plibonigis la vaporteknikon, sed tamen, la rendimento ĝis maksimume 12% estis terure malfavora. Ĝi estis anstataŭigata per dizela (rendimento < 21%) kaj elektra (rendimento 32%) trakciiloj, kiuj ankaŭ atingis la finan evoluon en plibonigo de la tro granda energi-konsumo. Nun staras la magnetŝveba trakcio startpreta. Ĝi nuntempe kapablas veturi per 500 km/h kaj preskaŭ sen energiaj perdoj. Same menciindas la evoluo de la fervojaj instalaĵoj, kiuj kulminis per la konstruo de la fervojtunelo sub la Manika Kanalo. Post tiu historia enkonduko ni povas riski meditadon pri la evoluo ĝis la jaro 2100 ---- aŭ ĉu ni jam pli frue veturos dum 90 minutojn al Usono??

De Eŭropo al Usono dum 90 minutoj

Sinjorino Brun iras en la stacio de Londono tra la akceptejo de la plej juna trafikokompanio de la mondo, nomita "Atlantika Trafiko". Sur ŝia ŝultro pendas mansaketo en kiu troviĝas ŝia komputil-telefon-konto-aŭtomato. Pasante la barieron ŝi svingas la mansaketon en la direkton de la kontmaŝino, kiu deprenas interalie la ŝarĝon de la bankkonto kaj la sendas la sidloknumeron sur la bracelet-komputilo de s-ino Brun. S-ino Brun elpakas sian komputilon kaj restudas la tagordon de la kunsido en Nov-Jorko. La trajnpordoj fermiĝas per mallaŭta sono. "Trajno ESPERANTO al Nov-Jorko, laŭplana ekveturo la 10an horon laŭ grenviĉa tempo", aŭdigas la laŭtparolilo. " En Nov-Jorko vi havos konekson al Ĉikago, Los Anĝeleso, Pekino, Tokio kaj Vladivostoko". Post trajnveturo de unu kaj duona horo alvenos la trajno en Nov-Jorko je la 6-a kaj 30 . Ĉar la kunsido komenciĝos nur je la oka, s-ino Brun decidis antaŭe trankvile manĝi ion.

La sceno el la jaro 2100 ne estas pura fantaziaĵo. Mi legis, ke en Usono kaj Japanio oni jam eklaboris pri mondvasta tuboreto, en kiu povas veturi trajnoj per plurobla son-rapido. La specialistoj estas konvinkitaj, ke per tio la tuta aviadiltrafiko estos superflua. Kiu konsideras la klopodojn pri transmara magnetvojo utopia, pripensu, ke la projekto "fervojtunelo sub la Manka Kanalo" jam estas realigita. Tiun projekton ni ankaŭ antaŭe pridubis. Por trapasi la Atlantikon en tiel mallonga tempo, la trajnoj devas esti dekoble pli rapidaj ol la altrapida japana vagonartipo Shinkansen. Tiu trajno trafikas per la rapido de 290 km/h inter japanaj grandurboj.

S-ino Brun foliumas en trajn-horarlibro kiu estis en ujo. Kiam la atlantiklinio ekfunkciis antaŭ kvin jaroj, trafikis nur unu trajno tage. La veturprezo estis tre alta kaj la homoj ne fidis al la nova tekniko, kvankam jam dek jarojn oni transportis varojn sur tiu vojo. Intertempe la pasaĝertrajnoj funkcias ĉiuhore.

La problemo pri superson-rapidoj ne estas nova. Jam antaŭ la dua mondmilito la usona scienculo Frank Davidson kun kolegoj planis rapidegan linion de Bostono al Nov Jorko per raketoj aŭ, laste, en vakuumita tubo. Anstataŭ radoj oni planis tiel nomitan magnetŝveban teknikon. Tiun teknikon oni inventis en 1945. Estis tiam japanaj inĝenieroj kiuj pri tiu teknika problemo esploris. Estis s-ro Yoshihiro Kyotani, kiu apartenas al la teamo pri evoluigo de la altrapida vagonartipo Shinkansen, kiu donis al la projekto novan progreson. Temas pri superkonduktivaj magnetoj. Superkonduktiveco estas la eco de diversaj materialoj perdi la elektran rezistancon ĉe malalta temperaturo. Per tio eblas funkciigi 5000 km longan magnetvojan linion.
Dek minutojn post la vojaĝkomenco s-ino Brun troviĝas 35 metrojn sub la atlantika surfaco kaj 500 kilometrojn for de la brita marbordo. La marakvo, nur je braklonga distanco for de ŝi, ne estas sentebla. Ŝi nur aŭdas la murmuron de la aliaj pasaĝeroj ĉirkaue kaj de tempo al tempo la komunikaĵojn pri la aktuala vojaĝsekcio. Ĉar magnetŝveba trafikilo havas nenian relkontakton, ne ekzistas veturbruo.
La magnetoj devas ne nur teni la trajnon ŝvebanta, sed ankaŭ antaŭenpeli per serio de magnetaj impulsoj. La unuopaj impulsoj ne bezonas esti tre fortaj, ĉar ĝia sumo en tiom multaj kilometroj efektivigas la altan rapidecon.
Celata estas rapido 3.700 km/h, sed teorie ja ne ekzistas limoj, dependas nur de la energio, kiun oni uzas por plirapidigi kaj bremsi la trajnon.
Krome leviĝas la demando, kiom da plirapidiga kaj bremsa fortoj la pasaĝeroj povas elteni. Oni kalkulas dekonon de "g". ("g" estas la signo por la akcelo en libera falo. Ĝi estas la dekono de la propra korpopezo). Oni intencas ses minutojn seninterrompe plirapidigi, poste veturi 70 minutojn per alta rapido kaj bremsi la lastajn 14 minutojn.
La trajno povus transporti 1000 pasaĝerojn, tiom kiel du Jumbojet—aviadiloj. Sed la ekspluatkostoj estus multe pli malaltaj. Aviadiloj ne povus en normala vojaĝ-alto atingi la rapidon de la trajno, ĉar la aerrezisto kreskas en kvadrato al la rapido. En vakuo tiu fenomeno do absolute ne ekzistas. Akceli trajnon de 1000 al 2000 aŭ de 4000 al 5000 km/h postulas ekzakte la saman energion. Sed dum la konstanta rapido la trajno konsumas preskaŭ nenian energion, ĉar la inercia forto movas la trajnon antaŭen.
Je la deka horo kaj tridek s-ino Brun rigardas la itinermapon sur la dorsapogilo de la antaŭa seĝo, kiu indikas la aktualan trajnpozicion. Ĝi indikas, ke la trajno nun transpasas la Atlantikan Dorson. Dum la unuaj minutoj la akcelforto premis ŝin en la seĝon. Sed post la atingo de la komerca rapido 3700 km/h oni ne plu sentas ian ĝenon..
Tiaj altaj rapidoj nur estas atingeblaj, ĉar la trajno neniam kontaktas kun io. En kazo de kontakto kun ekzemple magnetoj aŭ la tub-vando, en tiu grada rapido, la trajno tuj ek-ardus. Sed la sekurec-sistemo funkcias per komputiloj, kiuj plurfoje en sekundo korektas la staton de la trajno. Cetere, la sekurecproblemo en tiu instalaĵo estos la plej grava malhelpo por logi vojaĝantojn en tian veturilon. Sendube, multaj homoj plurfoje hezitos, antaŭ ol ili kuraĝas entrajniĝi en veturilon, kiu furiozas sub

la marsurfaco pli rapide ol paf-projektilo. Fakte, tutcerte fakte, tiu sistemo estas pli sekura ol la ordinara reltrafiko. Apartaj tuboj por ĉiu trafikdirekto evitas kolizion kaj sen radoj kaj reloj trajnoj ne povas eltrakiĝi.
Ekzistas aliaj kaŭzoj, kial oni konsideras la transmaran magnetvojon utopia. Jam la nur 34 km longa tunelo sub la Manika Kanalo kostis 14 milionojn da eŭroj kaj la konstruado daŭris sep jarojn. Imagu: betontubojn oni povus pretigi sur bordo kaj poste per ŝipo transporti tien, kie oni bezonas ilin. Tubojn, kiuj situas ĝis 100 metrojn sub la marsurfaco, oni povus ankri sur la marfundo aŭ pendigi desur fostoj. Laŭ lastaj kalkuloj kostus unu tubo po 10 milionojn da eŭroj po kilometro, do 30 milardojn da eŭroj entute.
Je la dekunua kaj kvindek laŭ grenviĉa tempo, aŭdiĝas la informo per laŭtparolilo, ke la trajno plej baldaŭ komencos bremsi – ĝi estas atentigo al la pasaĝeroj, kiuj forlasis siajn seĝojn. La bremsado estas la sama kiel en ĉiu altrapida trajno, sed en ĉi tiu trajno ĝi daŭras iom pli longe.
Dudek kilometrojn for de Tokio, en la urbeto Otsuki, jam ekzistas testlinio, kiu similas la supre priskribitan instalaĵon. La testtrajno veturas per 480 km/h. Ĝi estas parto de preparo por la sekvonta generacio de grandtrapidegaj trajnoj. Tre progresita estas la magnetvojo en Ĉinio inter Ŝanhajo kaj ties flughaveno. La trajnoj trafikas per la rapido 430 km/h. La tekniko venas el Germanio. Ankaŭ en Svisio oni projektas magnetvojon, kiu proksimiĝas al transmara linio. La tuta veturvojo malaperos en la tero kaj konsistos el vakuaj tuboj. La trajnoj rapidos averaĝe per "nur" 480 km/h, ĉar oni planas haltejojn en 50 ĝis 100 kilometraj distancoj.
La trajno de s-ino Brun estas jam 12 minutojn en la bremsfazo. La horloĝo indikas nun la lokan tempon kaj ankaŭ la tempon ĝis la halto – 2 minutojn. Ĉiuj pasaĝeroj jam kolektas siajn pakaĵojn. S-ino-Brun iras al la elirejo kaj ŝovas sian manon en la vizo-legilon, kiu ekkonas ŝian mansurfacon kaj permesas la eniron en Usono.
Supozeble, estas ekonomiaj kaj mondpolitikaj kaŭzoj, kiuj instigas la industrion kaj politikon subteni tiun projekton. Sed s-ro Kyotani ekkonas ankoraŭ aliajn avantaĝojn: La transmara tubo enhavos la supermalpezajn kurentkablojn kaj lumduktojn. Tio signifas, ke oni povas transporti varojn, energion, homojn, informojn rapide kaj senĝene en la tutan mondon. Kaj ĉion en la sama tubo!
S-ino Brun studadas la trajnkoneksan indikilon. Ŝi estas surprizita: Je la naua ŝi povus preni trajnon al Los-Anĝeleso aŭ je la naua kaj tridek trajnon al Pekino trans Alasko. Jes, ja ŝi povus .....! Ŝi preferos la trajnon hejmen je la 15-horo. Per ĝi ŝi estos vespere denove hejme --- tiam estus tempo ĝui kun la edzo glason de vino.

(Fontoj: La instigo trakti tiun temon estis mencio en la usona ĵurnalo "Reader´s Digest" . Helpiloj estis la "Fervoja Terminaro" kaj rezultoj de serĉado en "Servoj en Interreto".)

Dieter Hartig, Bremen, Germanio
HD.Hartig@t-online.de

Diamante Hochzeit



Am 14. April feierten Margot und Alois Haupenthal ihre Diamantene Hochzeit. Alle Mitglieder von GEFA gratulieren herzlich und übermitteln gute Wünsche. Unserem Mitstreiter Alois danken wir für seine Mitarbeit in vielen Jahrzehnten.



Esperantisten heirateten

Am 21. Mai heirateten im Rathaus der Stadt Duisburg Elena Mateeva und unser Hauptbeauftragter Rolf Terjung in Anwesenheit des Bezirksbeauftragten Manfred Retzlaff und mehrerer Esperantisten. Alle GEFA-Mitglieder gratulieren dem Paar ganz herzlich und wünschen alles Gute für den gemeinsamen Lebensweg.



Esperanto-Wochenendkurs in Frankfurt (Main)

Vom 8. bis 9. März 2003 fand ein Sprachwochenende im Saalbau Nidda in Frankfurt-Bonames statt. Der Unterricht wurde von zwei Dozenten aus Tschechien gegeben: Miroslav Malovec und Josef Vojaĉek. Im Rahmen dieser Wochenendveranstaltung fand auch ein Erfahrungsaustausch von Esperanto-Lehrern am 7. März 2003 in Langen bei Darmstadt statt. Zum Abendprogramm gehörte u.a. ein Vortrag über pfälzische Weinkultur mit Weinprobe. Die Organisation und Durchführung lag in den Händen der Esperanto-Gesellschaft Frankfurt und des hessischen Esperanto-Landesverbandes in Verbindung mit der BSW-Esperanto-Gruppe Frankfurt.,

Egon Kiefer

Fervojaj informoj

La informsistemo de la Germana Fervojo (DB) por pasaĝeroj (RIS) estas plibonigita. Per 5000 novaj mobiltelefonoj povas informi trajnakompanistoj vojaĝantojn pri pertuboj, malfruitaj aŭ ŝanĝitaj konekstrajnoj.

Ĉiutaga kvar kompletaj vartajnoj transportas varojn sur fiksa fervojlinio al Bulgario, Grekio, Macedonio, Rumanio, Serbio kaj Turkio.

Rabatitaj biletoj por fervojistoj estas eldonataj en tri diversaj prezkategorioj: por kurtdistanca trafiko, por IC/EC-trajnoj kaj ICE-trajnoj. Aparta suplemento ne plu necesas. Por liberbiletoj uzotaj por IC/EC- respektive ICE-tranoj necesas plue normalprezaj suplementoj.

Anonctabuloj pri pasaĝertrajnoj en la stacioj estas modifataj iom post iom. Ĝis nun falantaj folioj el plasto indikas forveturontajn trajnojn. La nova elektronika tekniko uzas fluajn kristalajn indikilojn (LCD).

Esploroj de svisa instituto komisiita de DB konstatis, ke la ŝarĝaŭtomobila trafiko reduktas siajn kostojn inter 11,2 % ĝis 16,6 % per malobeo al transportaj kaj ripozaj tempoj, trapaso de permesitaj rapidoj, troa ŝarĝito, malobeo al sekurigaj preskriboj kaj malpermesitaj transportoj dum dimanĉo.

La grandegaj kvin haloj de la ĉefstacidomo Frankfurt (Main) estas renovigataj ĝis 2006. La plimulto de la 50.000 m² granda tegmento el ŝtalo kaj vitro estas interŝanĝenda. Kostoj: 117 milionoj da eŭroj.

DB disponas pri nova esplortrajno, kiu kapablas mezuri surfacajn damaĝojn de reloj. La nova mezurtekniko disponas pri kvarkanalaj kirlokurentaj sondiloj, kiuj troviĝas laŭlonge de la vagonkesto en la relesplorvagono. Damaĝoj efikas signalojn, kiujn transprenas komputilo. Samtempe la preciza pozicio estas fiksata en aparta protokolo.

Fonto: BahnZeit 4/2003 W.B.

Lösung „Esperantowörter suchen" aus Nr. 1/2003:

Waagrecht: lokomotivo.
Senkrecht: trajnestro, bileto, dua klaso, koridoro, konduktoro, necesejo, restoraci´.
Diagonale: kupeo, sidloko.

Sprechen Sie Esperanto?

Der Krieg sprach anglo-amerikanisch. Jedenfalls im Irak. Französisch indes avanciert zum internationalen Idiom des Friedens, seit Monsieur Jacques Chirac als Präsident Alteuropas den Widerstand gegen die Politik der Amerikaner maßgeblich organisierte.

Deswegen hat auch der Arbeitskreis „Sprache in der Politik" mit dem Sitz an der Universität Magdeburg nun alle Friedfertigen zur Meidung von Anglizismen aufgerufen. Als „politische Manifestation" sollte man stattdessen französische Begriffe benutzen, also: „Trikot" statt „T-Shirt", „d´accord" statt „okay" und „Hausse" statt „Boom".

Selbst der Krieg hat mit „guerre" ja wohligeren Klang als das kehlige „war". Dennoch möchte man angesichts solch hanebüchenen akademischen Nonsens aufschreien: auf Deutsch, Englisch, Französisch, Persisch.

Die Grenzen meiner Sprache sind die Grenzen meiner Welt, sagt Ludwig Wittgenstein. Kein Grund also, in Zeiten, da Waffen statt Worte sprechen, seine intellektuellen Grenzen noch enger zu ziehen. Außerdem wurde schon in jeder Sprache Krieg geführt. Bei konsequenter Anwendung des Magdeburger Vorschlags droht also eine babylonische Sprachverstummung.

Oder sprechen Sie Esperanto?

Walter Klag, Wien



La venontjara Kongreso de IFEF okazos en Hungario

La 56-a Internacia Fervojista Esperanto Kongreso okazos de la 8-a ĝis la 15-a de majo 2004 en la hungara urbo Sopron. La postkongreso okazos en Székesfehévár.

Gedichte aus „Im Traum noch das Singen der Räder“

Autor: Henry Meseck
Herausgegeben von der Stiftung BSW

Zugluft

Zugluft.
Das war der Duft
Von Dampf und Ruß.-
Das war das Stampfen und Zischen
Und Fauchen der riesigen Lok
Einer fernen Kinderzeit. -
Zugluft.
Das war die Luft,
die Haare zauste
wenn man aus dem Fenster schaute,
die das Lachen flattern ließ
im Rattern des eilenden Zuges. -
Zugluft.
Das ist ein Luftzug, -
ein Luftzug voller Erinnerungen.
Das sind Bilder von Stationen,
an denen ungezählte Träume wohnen
und hier und da
auch eine Wirklichkeit.

Was ist ein Bahnhof?

Ein Bahnhof,
das sind die Menschen,
die Gesichter, die Worte
und Gefühle,
gefangen in einem ehernen Netz. –

Ein Bahnhof,
das ist der Geburtsort der Hoffnung,
das ist der Friedhof der Träume,
das ist der Rastplatz stiller Gedanken
im Zeichen der großen Uhr. –

Ein Bahnhof,
das ist der Ort
des Kommens und Gehens,
Hoffens und Bangens,
der Anfang oder das Ende der Reise,
ein Treffpunkt der Züge der Zeit.

Nachruf für Frau Lautenbach

Am 8. März verstarb in Fulda unser förderndes Mitglied Frau Friedegard Lautenbach. Im Namen der BSW-Esperanto-Gruppen, Bezirk Frankfurt und der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung übermitteln wir dem Vorsitzenden der BSW-Esperanto-Gruppe Fulda und dem Vorstandsmitglied von GEFA Fritz Lautenbach und den Angehörigen unsere aufrichtige Anteilnahme. Wir danken posthum für die langjährige Treue und Unterstützung der Arbeit ihres Mannes im Interesse der Internationalen Sprache.

Egon Kiefer

SELBST NUTZEN *WEITEREMPFEHLEN*

ESPERANTO - FERNKURSE

I

ESPERANTO – EINE LEBENDIGE SPRACHE

EINFÜHRUNGSKURS

Sie erhalten:

- Lehrbuch
- Tonbandkassette
- 7 Lehrbriefe
- Korrekturen
- Beratung

Sie steigen mit normalen Sätzen aus dem Alltag unmittelbar in die Sprache ein.

KOSTEN: 16 €

II

FORTBILDUNGSKURS

KONVERSACIA KURSO

Viele Situationen des täglichen Lebens werden als Gesprächsstoff behandelt.

Sie erhalten:

- Lehrbuch
- Tonbandkassette
- 15 Lehrbriefe
- briefliche Betreuung
- Korrekturen
- Beratung

KOSTEN: 21 €

leicht und bequem daheim lernen

Bestellen bei: Deutsche Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
Karl Bernhard, Sauerbruchstr. 8, 67063 Ludwigshafen
Lieferung nach Zahlungseingang auf:
Konto 953 729 bei Sparda-Bank Frankfurt (M), BLZ 500 905 00

Redaktfino por FE 3/2003 estos la 15.08.2003
Stiftung Bahn-Sozialwerk Hauptvorstand Frankfurt am Main
Schritfleitung/redakcio: Fritz Lautenbach, Abtstor 21, 36037 Fulda
Tel/Fax (06 61) 7 76 27, E-Mail: f.lautenbach@fulda-online.de
und Horst Jasmann, Otto-Nagel-Str. 10A, 12683 Berlin
Tel/Fax (0 30) 54 42 361