# FERVOJA ESPERANTISTO

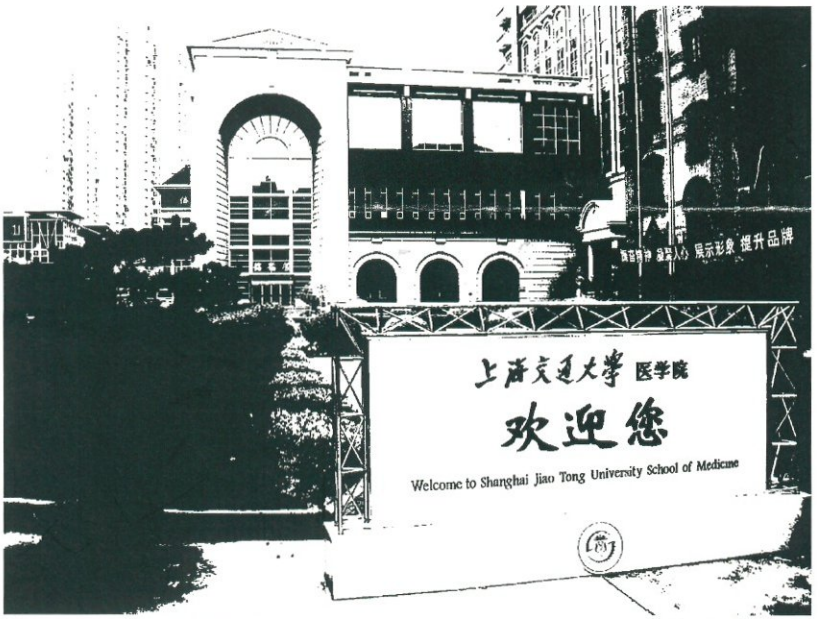
Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

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

STIFTUNG BSW

Fondita 1952 | Numero 2 | Aprilo/Junio 2008


## Erster Eisenbahner-Esperanto-Kongress außerhalb Europas




Kongressgebäude in Schanghai — Foto: Bodo Ehrlich

# La unua IFEF-kongreso ekstere de Europa

"Per Esperanto por la fervojo" estis la slogano de la 58-a IFEF- kongreso en Ŝanhajo, Ĉinio. Renkontiĝis 152 partoprenantoj el 14 landoj. Inter ili estas 11 vojaĝemuloj de Germanio. La kongresejo sur la teritorio de Ŝanhaja Jiao Tong medicina universitata lernejo estis agrabla kaj komforta.

S-ro Chen Haosu, prezidanto de la Ĉina Popola Asocio por Amikeco kun Fremdaj Landoj kaj pezidanto de China Esperanto Ligo substrekis dum la solena inaŭguro la rolon kaj de la fervojo kaj de Esperanto kiel komunikiloj inter la popoloj.

La gastigantoj surprisis en la nacia vespero per profesie faritan, multkoloran kaj riĉesonan programon el la trezoro de la ĉina kulturo. Spektantoj ĝuis inter alie tradiciajn muzikilojn kiel Ĝengo (pluka kordmuzikilo) kaj kalabasa flaĝoleto, prezentato de Wushu (korpa ekzercado evoluita el batalarto) kaj en la brokato el la urbo Nankin vestitaj belulinoj.

S-ro Han Zuwu ĉefe fakprelegis pri la konstruado de Qinghai-Tibeta fervojo. Ekde 1-an de julio 2006 ekfunkcios tia itinero de la superlativo al la monda firsto; 960 km situas en regiono de pli ol 4000 m super la marnivelo. Pro la manko de oksigeno en tia alteco la kondukestejo de la dizellokomotivoj estas ekipitaj per adsorb-tipa oksigen-generatoro.

Kulminaj programeroj de la ekskursoj estis la tutaga vojaĝo al la pitoreska okcidenta lago de la urbo Hangzhou, nokta busveturado tra la lumigita Ŝanhajo, la vizito de la fervoja muzeo kaj la veturado pri rapideco de 430 km hore kun la magnetŝveba traino.

Postkongresanoj havis la honoron esti invitataj al la festa akcepto okaze de la 55-jara jubileo de Ĉina Esperanto Ligo en Pekino.

Ni trapasis impresajn, neforgeseblajn tagojn en Ĉinio. La unua IFEF-kongreso ekstere de Europo restos por ĉiam en nia koroj.

Venontjare la urbo Parizo en Francio gastigos ek de la 12-a ĝis la 19-a de majo la esperantoparolantajn fervojistojn. -ehbo-



templo de la jada budho foto: Bodo Ehrlich



En Nankina brokato vestitaj belulinoj dum la nacia vespero foto: Bodo Ehrlich



Ĉefstacidomo de Pekino foto: Bodo Ehrlich

# Eine beliebte Veranstaltung

Am 19. und 20. April 2006 trafen sich, wie in jedem Jahr, unsere Eisenbahner Esperanto-Senioren beim überaus beliebten Jahrestreffen. Nachdem im vorigen Jahr Gotha in Thüringen der Austragungsort war, wurde in diesem Jahr ein Ort am Rhein auserkoren: Königswinter.

Königswinter, eine malerische, alte Stadt, wird von der einen Seite vom Siebengebirge und von der anderen Seite vom Rhein begrenzt. Zum touristischen Schicksal des Städtchens wurde seit beginn der „Rheinromantik" im vorigen Jahrhundert, der „Drachenfels" mit seinem steil zum Rhein abfallenden Felsen. Hier soll Siegfried den Drachen, der den Nibelungenschatz bewachte, besiegt haben.

In dieser schönen Stadt trafen sich unsere Seniorinnen und Senioren um Erinnerungen auszutauschen, die Gegenwart zu besprechen und um Pläne für die Zukunft zu schmieden. Gewohnt wurde im schönen „Adam Stegerwald-Haus" der Jakob-Kaiser-Stiftung". Das Treffen begann mit dem Mittagessen; aber sofort danach wurde der Drachenfels bestiegen, das heißt, bestiegen ist nicht richtig, denn wir fuhren komfortabel mit der Zahnradbahn zum Gipfel. Von hier hatten wir einen unvergesslichen, schönen Ausblick auf das Rheintal mit seinen Inseln Nonnenwerth und Grafenwerth. Der eigentliche Gipfel wird von der Ruine „Drachenfels" gekrönt. Die Ruine, im Mittelalter eine Schutzburg, wurde im Dreißigjährigen Krieg zerstört. Nach dem Abendessen im Adam Stegerwald-Haus saßen wir noch lange bei einem Glase zusammen und plauderten über... (siehe oben). Der nächste Tag stand „zur freien Verfügung" und lud bei schönem Wetter zum Spaziergang durch die Altstadt oder über die Rheinpromenade ein. Alles endete nach dem Mittagessen mit der Heimfahrt. (Schade.) Einige nutzten die Zeit noch zu einer Schifffahrt auf dem Rhein.

Im nächsten Jahr vielleicht in Schwerin? G.& R. Terjung



Sammeln zur Fahrt auf den Drachenfels vor dem Adam-Stegerwald-Haus
Foto: Rolf Terjung

# Vertebraro el vera fero

**Trajntrafiko florigis la regionon de rivero Ruro – Ĉirkaŭ la jaro 1900 unuaj planoj de urba fervojo (germane: „*S-Bahn*“)**

(1900 – 1933)

Trafikinfarkto minacas la Ruro-regionon. La trafiko drame densiĝis dum la lastaj jaroj – tiel la ĝenerala plendo. Ĉiam pli laŭta estiĝis la voko al rapidkadencaj pasaĝertrajnoj tra la Ruro-regiono. Kiel ankaŭ aktuale tio sonas, tiu priskribo de la situacio estas el la tempo ĉirkaŭ la jaro 1900.

Kiam super la industriaj kamentuboj kaj la fulgeca aero de la Ruro-regiono la 20-a jarcento krepuskis, la fervojo jam havis malantaŭ si grandan estintecon. La regiono ne estus ekflorinta sen tiuj „feraj vojoj“, sur kiuj jam ek de jaro 1787 estis transportata karbo de la ŝaktoj al riverŝipoj, unue per ministoj, poste per ĉevaloj kaj laste per lokomotivoj.

Jam ĉirkaŭ 1900 la regiono inter la riveroj Ruhr (*Ruro*), Rhein (*Rejno*) kaj Lippe estis kovrita per malvasta fervojreto. Preskaŭ unu kvarono de la germana fervojtrafiko sin rulis tra tiu regiono. La hodiaŭaj ĉeflinioj Duisburg– Gelsenkirchen–Dortmund kaj Duisburg–Essen–Bochum–Dortmund jam tiam estis la vertebraro de la fervoja trafiko en la Ruro-regiono. Tiam la transporto de varoj precipe kunligis minejojn kaj uzinojn kun havenoj. Sed la ekplodsimile kreskanta nombro de laborantaj homoj faris necese konstrui ankaŭ potenckapablan pasaĝertrafikon.

Tiu postulo serpentumiĝis kiel ruĝa fadeno tra la lastaj cent jaroj de la fervoja historio en tiu regiono. Ĝis hodia ĝi estas aktuala.

Ĉar la pasaĝertrafiko sur la reloj pli malbone ol bone fluis, estiĝis ĉirkaŭ la jaro 1900 unuaj planoj por aparta urba fervojo tra la Rejno-Ruro-regiono. En kadenco de kvin aŭ dek minutoj devus trafiki tiuj trajnoj – tiel revis iu planisto en 1908 (kaj ankaŭ en 1999 kaj 2006).

Antaŭ ol tiuj planoj realiĝis, multaj viroj devis unue veturi okcidenten. „Jeder Stoß ein Franzos“ („Ĉiu piko unu franco“) estis pentritaj sur fervojvagonojn per kiuj soldatoj estis transportitaj al la batalo. La 1-a mondmilito kaj ties sekvoj ruinigis la fervojsistemon, antaŭ ĉio tiun en la Ruro-regiono.

La armistico en 1918 kreskigis la radikojn por la „Ruro-okupacio“ kvin jarojn pli poste fare de francoj kaj belgoj por energie postuli la reparacian pagon. Sole la Ruro-regiono devis transdoni al Francio kaj Belgio kelkmil kilometrojn da trakoj kaj kelkdekmilojn da lokomotivoj kaj vagonoj. La „pasiva rezistmovado“ de la fervojistoj kaj multnombraj sabotadoj, prefere kontraŭ la fervojo, kaŭzis, ke la Ruro-regiono dronis en ĥaozo,

Apenaŭ la okupantoj malaperis 1925, la senfina planado pri la urba fervojo tra la regiono denove estis plu traktata. La „Rejna-Vestfalia Rapidtrafiko“ (*Rheinisch-Westfälische Schnellbahn* = (*RWS*) eĉ konkretiĝis - sur la papero. Per elektraj motorvagonoj ĝi veturu - de *Köln* ĝis *Dortmund*. Por la *RWS*-fervojo eĉ jam ekzistis emblemo, en la stilo de tiu tempo per interligitaj literoj.

Same konfuzaj estis la defendbataloj, per kiuj la kontraŭuloj ŝovis la *RWS*-fervojon sur parktrakon. La ĉefbremsisto estis la mineksplUato. ĜI simple pridubis la neceson de rapidkadencaj trajnoj. Sed en vero la mineksplUat-baronoj timis sekvajn kostojn pri terdamaĝoj. Trakdeformiĝoj aŭ traknivelmalaltiĝoj povus gvidi al grandaj katastrofoj. La mineksplUato postulis traceokondukon flanke de la minejoj.
Tial ili postulis ekzemple, ke unu nova traceo faru arkon ĉirkaŭ Gelsenkirchen, ili postulis. Sed per tio oni estus repetinta la saman eraron, pro kiu la malmultaj nord-sudaj linioj en la Ruro-regiono ankoraŭ hodiaŭ suferas: Ili ofte estis konstruitaj laŭ deziro de la ekonomio – preter de urbkerno, preter de vojaĝantoj.
Kaj ankaŭ la „Regnofervojo" *(Reichsbahn)* ne deziris scii ion pri ebla regiona metroo-konkurenco kaj faris „vaporon": 1932 startis la „Ruro-rapidtrafiko" *(Ruhrschnellverkehr).* Aldonaj vaporlokomotivaj trajnoj veturis tien kaj reen inter *Essen* kaj *Dortmund*, pli poste inter *Köln* kaj *Hamm*. Sed por modernaj, elektraj motorvagonoj kiel en Berlin, la Regnofervojo ne havis monon - ankaŭ ne por dekminuta kadenco.
Nun la rapidkadenca vere funkcias, sed por festi preskaŭ neniu emas. La homoj - ankaŭ la fervojo - ĉe Rejno kaj Ruro havis aliajn zorgojn. Sekve de la monda depresio, ek1929, la elminigo de karbo malkreskis al nivelo de 1906. La nombroj de senlaboruloj atingis rekordciferojn. La nacisocialistoj („nazioj") promesis kontraŭrimedojn. Per iliaj gigantaj laborigaj aranĝoj la problemoj vere nur estis kaŝitaj, sed fluis mono – ankaŭ por la fervojo. Per du miliardoj da Regnomarkoj estis riparitaj fervojaj terenoj.
(1933 – 1945)
Dum stato kaj ekonomio estis unudirektigataj al la principo de „Kondukisto" kaj la persona libereco ĉiam pli estis limigata, ankaŭ la fervojo baldaŭ funkciis en la senco de naziismo. Unue ankoraŭ iom naivece ĝi estis envolvata en la akcio „Forto per Ĝojo" *(Kraft durch Freude = KdF)* „Per KdF-specialtrajnoj en la feriojn" , sonis la propagando. Sed ek 1942 tio forpasis. En la stacioj flirtis nun aliaj flagoj kun la slogano *„Räder müssen rollen für den Sieg"* („Radoj devas ruligi por la venko"). Privataj vojaĝoj devos esti evititaj.
Sed la plej malhela ĉaprito en la fervoja historio komenciĝis post la nazia decido pri la „finsolvo", pri la laŭsistema ekstermado de milionoj da eŭropaj judoj. Sen fervojo ne estus ebligitaj tiuj amastransportoj en la morton.
Ĝenerale estas la fervojo – spite de ĉiuj evoluoj en la aŭtomobiltrafiko – ankaŭ en la dua mondmilito la plej grava transportrimedo. Tion ĉiam pli draste sentis la Ruro-regiono per la ĉiam pli atingita aersuvereneco de la aliancitaj potencoj. Tiu industriregiono, kun strategie, gravaj fervojaj terenoj dense okupitaj, estis ek 1944 tage kaj nokte bombardata. Post la fino de la milito en la Ruro-regiono estis detruitaj preskaŭ 4.000 km da ferfojlinioj, pli ol 100.000 vagonoj kaj preskaŭ la duono de ĉiuj fervojaj konstruaĵoj kaj – instalaĵoj.

Kolektita kaj tradukita de Rolf Terjung, reviziita de Dr. Heinz Hoffmann.

## Schon angemeldet?
## 50. Jahresversammlung 6. – 8. Oktober 2006 in Herzberg/Harz

Ein Jubiläum in der Stadt, wo Achim Gießner 40 Jahre gelebt und gearbeitet hat, die Stadt des „Interkultura Centro", des „Germana Esperanto-Centro" und des „Kulturcentro de UEA", die Stadt, die vielleicht bald den Namen „Herzberg - die Esperantostadt" tragen wird. Ein Ort, wie geschaffen für unsere 50. Jubiläums-Jahresversammlung.
Es erwartet Sie ein anspruchsvolles, kulturelles und auch ein schönes, touristisches Programm. Eine Teilnahme lohnt sich und die, die nicht teilgenommen haben, werden später neidisch sein, zumal das Interkultura Centro anschließend, vom 8. bis 15.10.2006, eine „Fervojista Kultursemajno" mit einem variationsreichen Programm zu günstigen Bedingungen anbietet. (Siehe „Fervoja Esperantisto 1/2006".)
Auskunft und Anmeldungen für GEFA-Jahresversammlung: Rolf Terjung, Finkenschlag 68, 47279 Duisburg. Tel./Fax: +49(0)203-724095, E-Mail: elro.terjung@arcor.de.
Für Fervojista Kultursemajno: Interkultura Centro Herzberg, Grubenhagenstraße 6, 37412 Herzberg/Harz, Tel.: +49(0)5521-5983, E-Mail: esperanto-zentrum@web.de.
Wir erwarten Sie.

## Aus den Gruppen

### Hamburg

Die früheren ständigen Teilnehmer an den Monatstreffen in über 20 Jahren bis Mitte 2005 trafen sich am 6. Mai 2006 zu einem Erinnerungstreffen bei Dr. Werner Bormann im Augustinum in Hamburg direkt an der Elbe. Es war Hafengeburtstag und darum gab es viel zu sehen auf der Elbe. Das Riesenschiff „Queen Mary 2" hatte sich leider verspätet und kam erst am Abend. Trotzdem hatten wir acht Teilnehmer viel zu sehen und zu erzählen und einen schönen Tag. Klaus Böhnke

### Frau Hanna Kiefer schrieb uns:

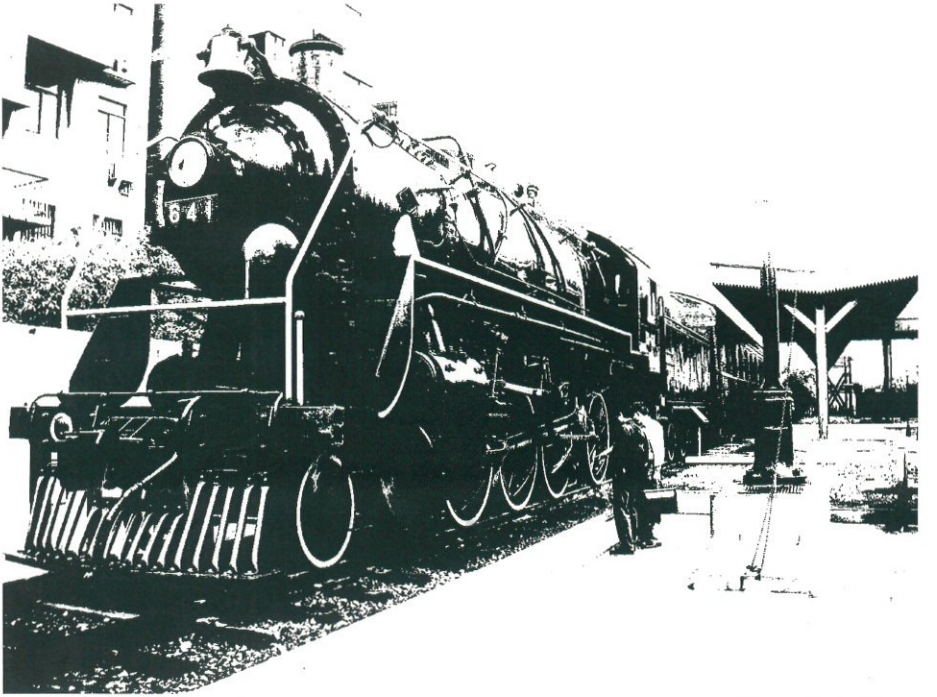
„Danke für das Heft *Fervoja Esperantisto* und den sehr schönen Nachruf von meinem Mann Egon."

### Adressenänderung

Unser Bezirksbeauftragter für die Region Süd, Siegfried Krüger, ist umgezogen. Er wohnt jetzt Claudiusweg 10. Alle übrigen Angaben (auch die Postleitzahl) bleiben unverändert: Siegfried Krüger, Claudiusweg 10, 74074 Heilbronn;
Tel./Fax 07131-16 26 88, E-Mail: slkrueger@gmx.de

## Kalendaro

29.7. – 5.8.2006 **91a Universala Kongreso en Florenco**
www.uea.org, www.ukflorenco2006.it, uk2006informoj@esperanto.it




Dampflokomotive KD7-641 vor dem Eisenbahnmuseum in Schanghai Foto: Bodo Ehrlich

Redaktfino por FE 3/2006 estos la 15.8.2006
Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt am Main
Schriftleitung/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