10.0308

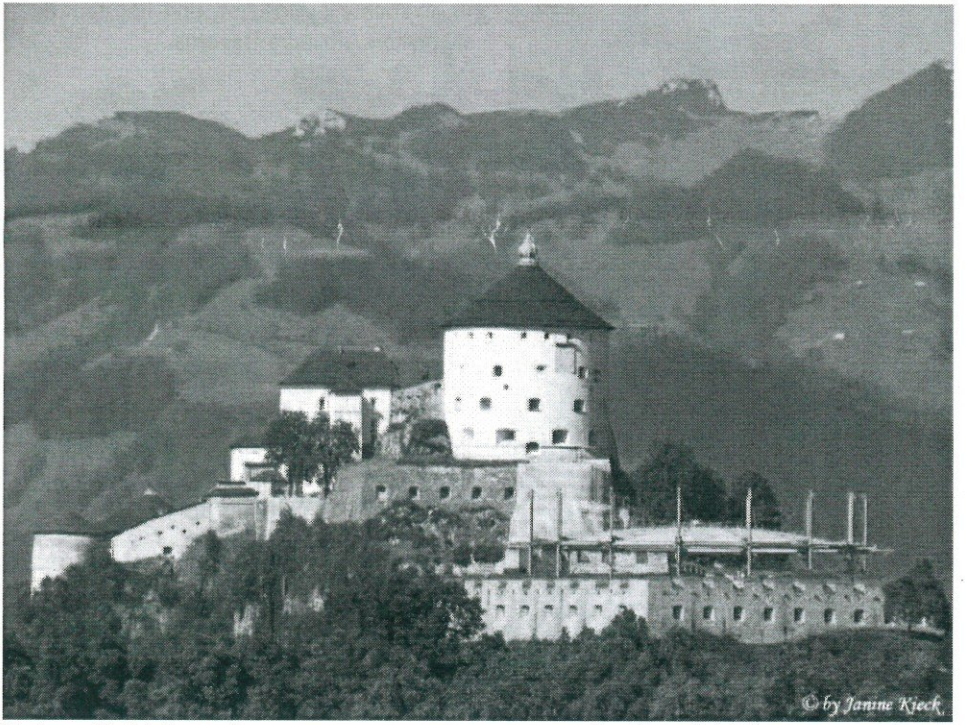
FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

STIFTUNG BSW

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

Fondita 1952 | Numero 1 | Januaro/Marto 2008



Festung Kufstein am Inn

Ausflugsziel Jahresversammlung

Unsere Jahresversammlung 2008

Unsere Jahresversammlung findet in diesem Jahr

vom 10. bis 12. Oktober in Bad Tölz

statt.

Die Einladung, das vorläufige Programm und das Anmeldeformular finden Sie in diesem Heft.



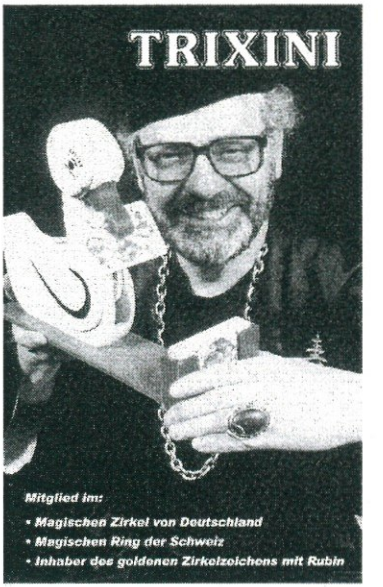
Vorbereitung unserer Jahresversammlung in Bad Tölz
(von rechts:
Meinel, Hotelleiterin Kurz, Krüger)

Hier einige Hinweise zum Programm:

Bad Tölz: Ehemaliges Flößerdorf und Solbad an der Isar im Vorfeld der Alpen mit dem BSW-Ferienhotel Isarwinkel inmitten des Kurbezirkes. Die Stadt liegt in herrlicher Landschaft und hat eine der schönsten Altstädte Bayerns.

Kufstein: Unser Halbtagsausflug am Samstag führt uns durch eine herrliche Landschaft nach Kufstein am Inn, Tirol, an der Grenze zu Bayern. (Siehe auch Titelbild)
Kufstein am Fuße des wilden Kaiser hat eine sehenswerte Altstadt und auf der Festung befindet sich die größte Freiorgel der Welt.
Die Orgel wurde 1931 zur Erinnerung an die Opfer des 1. Weltkrieges errichtet. Konzerte sind kilometerweit zu hören. In Kufstein ist das Grab des deutschen Nationalökonomen Friedrich List (1789-1846, setzte sich für den Bau von Eisenbahnlinien ein).

Trixini: Für unsere Jahresversammlung haben wir wieder Trixini engagiert, den Zauberkünstler, Weltenbummler, Förderer und Forderer des Esperanto.



****

Hallo-Seniorinnen und Senioren!

Wir treffen uns vom 23. – 24. April 2008 im Schwarzwald

Nach langem Suchen habe ich endlich einen schönen Ort und ein 3-Sterne-Hotel gefunden, das für uns Veteranen tauglich zu sein scheint. Unser Wunsch war ja ursprünglich, uns in Baden-Baden oder in Freiburg zu treffen. Leider waren dort die Hotels schon ausgebucht oder zu teuer.

Anstatt in Freiburg, treffen wir uns jetzt in Kirchzarten im Hotel & Restaurant „Sonne", Hauptstraße 28, 79199 Kirchzarten.

Kirchzarten liegt an der Strecke Freiburg-Titisee. Ab Freiburg Hbf fahren die Züge aus Gleis 7 immer um 10 Min. und 40. Min. nach einer vollen Stunde. Die Fahrzeit beträgt 14 Minuten. Wir treffen uns um 14.00 Uhr zum Mittagessen im Restaurant des Hotels. Das Hotel liegt im Ortskern und ist folgendermaßen zu erreichen: Vom Bahnhof aus rechts immer die Bahnhofstraße geradeaus bis zur Hauptstraße, durch die Fußgängerzone bis zum Hotel. Ca. 20 Minuten.

Meldet euch bitte bis spätestens Ende März bei mir an, um rechtzeitig Zimmer fest reservieren zu können.

Meine Adresse:
Rolf Terjung, Finkenschlag 68, 47279 Duisburg.
Telefon und Fax: 0203-72 40 95,
E-Mail: elro.terjung@arcor.de

Bericht aus Duisburg

Vom 8. bis 11. Januar 2008 war ein interessanter Gast in Duisburg. Zu Gast war Frau Tatjana Loskutova aus Ivanovo, Russland. Der Ort liegt ungefähr 300 km nordöstlich von Moskau.

Frau Loskutova lehrt an der Hochschule in Ivanovo Fransösisch. Was für uns aber besonders interessant ist, dass in Ivanovo bei der Berufsfeuerwehr eine Gebiets-Feuerwehrschule angegliedert ist, an der sie Französisch lehrt und auch Mitglied der dortigen Berufsfeuerwehr ist.

Was lag also näher, als die Duisburger Berufsfeuerwehr zu besuchen, an der ebenfalls eine Landesschule für angehende Feuerwehrleute angegliedert ist. Hier in Duisburg, besser in Duisburg-Homberg, besuchten wir in einem neu errichteten Gebäude die Leitstelle der Feuerwehr, die Berufsfeuerwehr mit ihren gut gepflegten Geräten, eine freiwillige Feuerwehr, den Rettungsdienst und die internatsmäßige Schule für angehende Feuerwehrmänner. Hier waren die jungen Leute gerade dabei, sich das Mittagessen zu kochen und anschließend die Küche wieder auf Hochglanz zu bringen. Feuerwehrleute müssen eben alles können. Der Leiter der gesamten Einrichtung führte uns unermüdlich durch alle Gebäudeteile, zeigte uns viele Einzelheiten und beantwortete geduldig alle Fragen. Herzlichen Dank! Wir waren von der immer in Bereitschaft stehenden Feuerwehr sehr beeindruckt und der Dienststellenleiter von Esperanto, das er zum ersten Mal in der Praxis erlebte. Vier Stunden schauten wir in alle Ecken und Frau Loskutova machte unzählige Aufnahmen von einer für sie doch neuen Welt für eine Diaporamaschau bei der Feuerwehr in Ivanovo.

Rolf Terjung



Hazarde trovitaj „novaĵoj“ el la fervoja mondo

4-a de septembro 1919:
Fervoja akcidento en Parizo. Mortis 30 personoj.

21-a de septembro 1919:
La „Orient-ekspreso“ komencas denove sian laŭhoraran trafikon inter Parizo kaj Istanbulo.

2-a de novembro 1919:
Fervoja akcidento en Kopenhago. Mortis 32 personoj.

6-a de decembro 1919:
La unua lokomotivo de *Krupp* veturas. Per la transdono de la unua ĉe *Krupp* fabrikita lokomotivo, la entrepreno transiris de militekonomio al pacekonomio. La armilfarado por la regno devis transiri al konstruado de lokomotivoj, ĉar antaŭ la milito jam estis faritaj pecoj por konstrui lokomotivojn kaj vagonojn. La unua *Krupp*-lokomotivo estis por tiri pezajn vartrajnojn.

30-a de januaro 1923
En *Berlin* estis transdonita al la publika trafiko la plej signifoplena nord-suda linio de „*U-Bahn*“. Estas sep km longa linio inter *Seestraße* kaj *Hallesches Tor.* Pri la konstruo de la fervojo oni komencis en 1912 kaj nun ĝi ligas ĉiujn staciojn por longdistanca trafiko. Malfermita estis ankaŭ la urbostacio *Friedrichstraße.*

1-a de junio 1927
Regnoprezidento, *Paul von Hindenburg,* inaŭguris la laŭ li nomitan relvojan taluson *(Hindenburgdamm)* inter la insulo *Sylt* kaj la firma tero. Per tiu 11 km longa linio inter *Westerland* kaj *Klanxbüll* estiĝis tre valora trafikrimedo por la estonteco de *Sylt* kiel feria insulo.

18-a de julio 1928
Estis inaŭgurita la fervoja komunikiĝo inter *Pau* (Francujo) kaj *Zaragoza* (Hispanujo). Tio estas la unua rekta komunikiĝo inter Francujo kaj Hispanujo tra la Pireneoj. La kerno de la linio estas la 7875m longa tunelo ĉe *Somport.* Pasaĝeroj nun ŝparas kvar horojn da veturtempo inter Parizo kaj Madrido.

La Kolonja-Mindena Fervojo

Prelego de Manfred Retzlaff

(ekstrakto el la retejo „http://de.wikipedia.org/wiki/“)

La Kolonja-Mindena Fervoja Asocio (germane: *Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft*, mallonge: CME) apartenas apud la Berga-Marka (germane: *Bergisch-Märkische*) kaj la Rejna (germane: *Rheinische*) al la fervojaj entreprenoj, kiuj ekde la mezo de la 19a jarcento ekonomie evoluigis la Rur-regionon kaj grandajn partojn de la nuna germana federacia respubliko Rejnlando-Vestfalio.

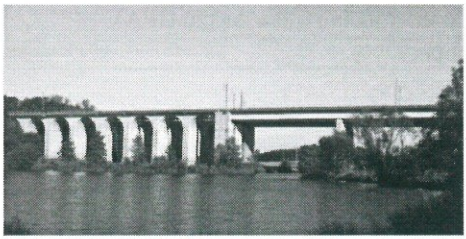
Pere de la fondo de la Kolonja-Mindena Fervoja Asocio estis finita la multjara luktado pri fervoja linio inter la Rejnlando kaj la nordgermanaj mar-havenoj kaj la prusa reg-urbo Berlino. Ekde la kvara jardeko de la 19a jarcento pluraj fervojaj komitatoj en la urboj Dujseldorfo, Kolonjo kaj Akeno estis luktintaj pri solvo inter si kaj kun la prusa registaro. Oni klopodis principe eviti la nederlandajn doganojn, kiuj draste plialtigis la kostojn ĉe transporto de varoj sur la Rejno. Kelkaj Kolonjaj komitatanoj kaj Akeno Fervojkonstrua komitato pledis por fervoja linio tra Belgio al la marhaveno Antverpeno. Ili fondis jam la 9an de Julio 1837 en Kolonjo la Rejnlandan Fervojan Asocion kaj komencis la konstruadon de la fervoja linio Kolonjo-Akeno-Belga landlimo, kiu dum la jaroj 1839 ĝis 1843 ekfunkciiĝis je sekcio post sekcio.

La aliaj interesuloj vidis pli grandajn avantaĝojn en interligo inter la Rejnlando kaj la rivero Vezero kun finstacio en Mindeno, por uzi de tie ŝipan transporton al la marhaveno Bremeno. Samtempe varbis fervoj-interesuloj el la reĝlando Hanovro pri fervoja interligo tra la urboj Hanovro, Brunsviko kaj Magdeburgo al Berlino.

Pli longe oni intertraktadis rilate la traceon inter Kolonjo kaj Dortmundo. La interesuloj el la Berga duklando kaj el la urboj *Elberfeld* kaj *Barmen* (kiuj poste unuiĝis al *Wuppertal*) deziris fervojlinion tra la tiea monteta regiono. Sed tion la Asocio rifuzis pro la tro altaj kostoj de la necesaj pontoj kaj tuneloj. Je la 18a de Decembro 1843 la Kolonja-Mindena-Fervoj-Asocio ricevis la koncesion por la linio kondukanta de *Deutz* tra *Duisburg, Oberhausen, Altenessen, Wanne, Herne* al *Dortmund* kaj plu tra *Hamm, Rheda, Bielefeld, Herford* ĝis *Minden*. Per tiu traceo estis elektata la malpli multkosta varianto, kiu tamen ĉirkaŭis longadistance la tiaman karbo-minejan regionon.

La unua parto *Deutz-Düsseldorf* estis malfermata la 20an de Decembro 1845, la dua ĝis *Düsseldorf* la 9an de Februaro 1846. En la posta jaro oni atingis la urbon *Dortmund* kaj poste la urbon *Hamm*, kaj la15an de Oktobro 1847 la tuta 263 kilometrojn longa linio estis finfarita. Tiam estis realigita plua linio el tiuj, kiujn estis proponintaj la fervojaj pioniroj *Friedrich List* kaj *Friedrich Harkort*. Decida por la norda linio-konduko estis la Akena komercisto kaj bankisto *David Hansemann* (1790 – 1864), kiu poste estis prusa financministro dum mallonga tempo. La prusa ŝtato transprenis ĉe la fondado de la asocio unu seponon de la akcia kapitalo

Rimarkinda pont-konstruaĵo en la traceo de la ĉefa CME-linio estas la viadukto de *Schildesche*, parto de la urbo *Bielefeld*. La origina konstruaĵo estis konstruita en 1847 kun du trakoj kaj 28 arkoj kaj kompletigita kvartrake per samspeca ponto.



La viadukto ĉe *Bielefeld-Schildesche*

Ambaŭ tre fortikaj faritaj konstruaĵoj estis detruataj dum la Dua Mondmilito. Ili disfalis nur, kiam la brita aer-armeo je la 14a de Marto 1945 ĵetis sur ilin dek tunojn pezan bombon. Sekve de la fortega detonacio mortis en *Schildesche* pli ol 70 homoj. Pro ĝia graveco oni rekonstruis provizore la ponton tuj post la fino de la milito. Por ĝia malŝarĝo oni ekfunkciigis tiam la tiel nomitan „gum-fervojon", do buslinion, kiu jam dum la milito devis servi por ĉirkaŭigo de la viadukto. La provizoraĵo ekzistis ĝis 1955, kiam la unua ponto estis rekonstruata, la dua parto de la ponto estis finfine renovigita nur en 1983.

Alligaj fervojoj:

La minejaj entreprenoj, kiuj jam baldaŭ poste klopodis ekuzi la fervojojn por la transportado de karbo, serĉis nun alligojn al la ŝarĝaj kaj manovraj stacioj de tiu nova linio, parte per longaj alligaj linioj. En la komerca raporto de la Kolonja-Mindena Fervojo (KMF) troviĝas tabelo kun pli ol cent alligaj fervojaj linioj. Kelkaj estas nur kelkajn cent metrojn longaj, aliaj ĝis dek kilometrojn longaj. Nur ses el tiuj alligaj linioj estis proprajo de la KMF. Sur sepdek-kvin alligoj la trajnoj estis trakciataj de lokomotivoj, ĉe dudek-kvin aliaj per ĉevaloj.

La Kolonja-Mindena Fervojo (KMF) limigis sin dum sia preskaŭ kvardekjara ekzisto preskaŭ nur je la granda-distanca trafiko. Malpli longajn alligajn kaj interligajn liniojn ĝi konstruis nur en malmultaj kazoj, ekzemple al la havenoj de Duisburgo kaj *Duisburg-Ruhrort*. Ankoraŭ dum la konstruado de sia linio la KMF serĉis kontakton al la Fervoja Asocio *Ruhrort-Crefeld-Gladbach* pro interligo trans la Rejnon. Tiuj interparalodoj kondukis la 29an de Marto 1849 al kontrakto inter ambaŭ fervojaj linioj pri la instalado de pram-trafiko por fervojaj vagonoj. La pramo ekfunkciis la 12an de Novembro 1852.

La Kolonja katedrala ponto

Flanke de la ŝtato la Kolonja-Mindena Fervojo estis premita ekde la sesa jardeko de la 19a jarcento je konstruado de ponto trans la Rejno en Kolonjo. Ĉar oni tiutempe ankoraŭ ne scipovis statike elkalkuli pontojn kun apog-distanco de pli ol cent metroj, oni planis la ponton komence nur por la transporto de unuopaj vagonoj, kiuj estu tirataj per ĉevaloj. Sed oni tamen decidis dum la konstrutempo de 1855 ĝis 1859 konstrui dutrakan ponton taŭgan por lokomotiva trafiko, kiu ricevis turn-ponton ĉe okcidenta bordo por ebla interrompo en la kazo de milito. Tio estis postulo de la armeo, kiu ĉe ĉiuj pontkonstruaj projektoj devis donis sian konsenton. (daŭrigota)

Ni funebras pri nia fidela longjara membro

Werner Nickel

el Lünen

*14.1.1922 †4.12.2007

Li estis Esperantisto kaj membro de GEFA ek de 1949, gvidis Esperantokursojn, varbis por Esperanto, interalie per gazetartikoloj kaj ĉe Internacia Polica Asicio (IPA).
Elkore ni kondolencas al siaj edzino, gefiloj kaj parencoj.



Kalendaro

21.-28.03.2008
24. PSI (Printempa Semajno Internacia) en Waldfischbach-Burgalben
psi@esperanto.de/psi, www.esperanto.de/psi

02.-04.05.2008
100-jähriges Jubiläum "Esperanto-Sprachclub Augsburg", Frühjahrstagung BEL
Esperanto-Sprachclub Augsburg, Stefanie Tucker, Breitenbergstr. 7, 86163 Augsburg
g.tucker@gmx.de

08./09.-12.05.2008
85a Germana Esperanto-Kongreso en Essen, www.esperanto.de

15.-18.05.2008
Printempa BARo 2008 (Berlina Arbara Renkontiĝo)
Andi Müchow, Oberstr. 15, 30167 Hannover, DL8oap@gmx.net

Redaktfino por FE 2/2008 estos la 15.05.2008
Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt am Main
Schriftleitung/redakcio: Fritz Lautenbach, Abtstor 21, 36037 Fulda
Tel. (06 61) 7 76 27, Fax (06 61) 3 02 96 92, E-Mail: fritzlautenbach@gmx.de
und Horst Jasmann, Otto-Nagel-Str. 10A, 12683 Berlin
Tel/Fax (0 30) 54 42 361