05.09.08

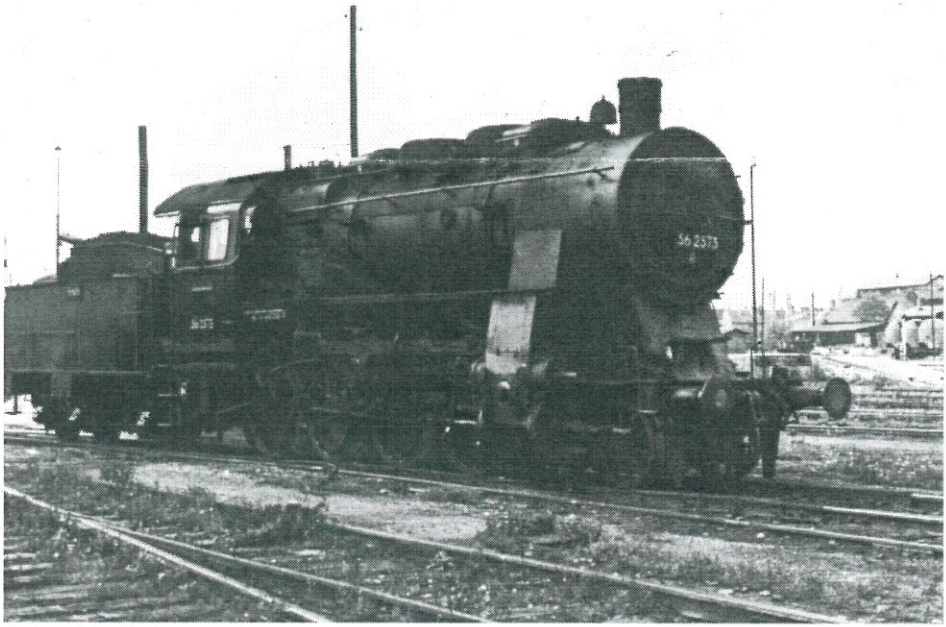
FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

STIFTUNG BSW

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

Fondita 1952 | Numero 3 | Julio/Septembro 2008



Lok 56, 1965, Bw Erfurt, Foto: M. R .Delie

Einige hundert Altersjahre trafen sich! Veteranentreffen der Eisenbahner-Esperantisten

Eigentlich hatten wir uns Baden-Baden für unser Jahrestreffen ausgesucht, denn der Süden der Republik sollte es sein. Baden-Baden, eine Metropole der „High Society", war uns schließlich doch eine Nummer zu groß, obwohl der eine oder andere im Casino sein Taschengeld hätte aufbessern können. Freiburg war ebenfalls zu teuer. Im Internet fand ich einen Ort mit dem sympathischen Namen „Kirchzarten" und das Hotel „Sonne". Wie sich später herausstellte, ein Glücksgriff.

Obwohl die Teilnehmerzahl etwas mager war, kamen doch einige hundert Jahre zusammen, obgleich ein Gast aus Kasachstan, eine junge Studentin, die Anzahl der Jahre etwas drückte. Das Wetter war wie der Schwarzwälder Schinken, nämlich durchwachsen, wobei wir nun beim Essen wären. Es war sehr gut – mit einer Besonderheit. Man bekam nach Wunsch von den in der Speisenkarte aufgeführten Speisen, auch eine halbe Portion, was bedeutete, dass wir unsere Teller immer leer aßen, was wiederum Einfluss auf das Wetter hatte, denn während unserer Ausflüge hat es nicht geregnet.

Jeder Gast konnte mit seiner Gästekarte den öffentlichen Personenverkehr im südlichen Schwarzwald, sogar bis Basel, kostenlos benutzen. Auf unserem ersten Ausflug fuhren wir nach Titisee. Obwohl die Eisenbahn durch (das) Himmelreich und durch das Höllental fuhr, kamen wir wohlbehalten in Titisee an. Um eine falsche Interpretation des Namens Tit(t)isee zu vermeiden, möchte ich erwähnen, dass der römische Kaiser Titus der Namensgeber war. In Titisee fuhren wir weiter mit dem „Zäpfle-Bähnle", eine Bahn auf der Straße, die mit uns durch den Schwarzwald fuhr, da, wo er am schönsten ist, so wie man ihn sich vorstellt. Sie fuhr durch weite Täler, an alten Bauernhöfen vorbei, über Feldwege, abseits des Autoverkehrs.

Der zweite Ausflug ging nach Freiburg. Dort geleitete uns der (unechte) Mönch, Bruder Hubertus, der Erfinder, durch die Stadt. Nach einem Besuch des tiefsten Kellers der Stadt und eines kredenzten Glas Weines, begann die eigentliche Führung. Bruder Hubertus zog uns mit seiner mittelalterlichen Erzählkunst und seinem schauspielerischen Talent in seinen Bann. Er wusste vieles von Freiburg zu berichten. Aus der großen und kleinen Geschichte. Er erzählte uns von allzu menschlichen Ereignissen, erzählte unzählige Anekdoten und war Meister von Wortspielen. Alle hörten seinen Berichten, mit viel Humor vorgetragen, gebannt zu. Es blieb uns kein Auge trocken.

Fazit: Unvergessliche zwei Tage, auch Dank der Empfehlungen von „Schwarzwald-*live*" im Dreisamtal.

Rolf Terjung



Novaĵo ĉe la aŭtovojoj: Herzberg am Harz salutas en Esperanto!

4 oficialaj Esperantlingvaj bonvenigŝildoj estis fiksitaj al la germanaj kaj estas bone videblaj de ĉiuj, kiuj venas per aŭto al Herzberg am Harz - la Esperanto-urbo.
La aldonaj bonvenigŝildoj el dura kverkoligno, kiujn la urbo financis, kostis po ĉ. 750,00 EUR por peco.
Ili troviĝas ĉe la urborando
1. el la veturdirekto Herzberg - Pöhlde resp. Duderstadt,
2. el direkto Göttingen (ĉe la forte frekventata federacia strato 27),
3. el direkto Osterode am Harz resp. Seesen (federacia strato 243) kaj
4. el la veturdirekto Herzberg-Sieber resp. St. Andreasberg (ekz. venonta PSI-urbeto).

Je daŭro tio estas bonega reklamo por Esperanto kaj por la bela urbeto meze en Germanio, tuj apud la nacia parko Harzmontaro.
Ĉu vi ŝatus vidi pluajn salutŝildojn ĉe la ĉefvojoj, stratoj? Fariĝu sponzoro! Dankon por via helpemo!

Pri nenio

Nulo estas nenio.

La nulo estas la nombro antaŭ la nombro unu. Ĝia simbolo estas "0". Ĝi estas signo por malpleneco.

La nulo povas esti nombro aŭ cifero. Kiel cifero oni distingu la nulon de la dekuma sistemo.

En la matematiko nulo estas entjero inter minus unu kaj unu. Nulo ne estas primo.

Ofte estas problemo distingi nulon (0) de litero O. Historie oni povis distingi per oblikva streko tra la cirklo. Sed ne estis interkonsento, ĉu la strekon havu la litero aŭ la cifero. Kutime estas la nulo iom pli larĝa ol la litero O.

La nulo havas interesan historion: La konstruo de Romo kaj la ekesto de piramidoj okazis sen kono de la nulo. En la roma cifersistemo mankis la cifero nulo.

La praktika uzo de la nulo komenciĝis relative malfrue. Kiel nombro ĝi aperis en Hindio. La 0 estis rezulto de filosofa mondrigardo, ĉar cifero, kiu estas malplena, ne estis imagebla. Kio hodiaŭ memkompreneblas, estis la rezulto de jarcenta kultura disputo.

En lingvoj oni povas sekvi la longan vojon de nulo: El la hinda nomo "sunya" ekestis la araba "sifr", kiu fariĝis la itala "zefiro" kiu fine estis "zero". En Germanio oni nomis ĝin "Ziffer".En Britio kutimiĝis „zero" kaj en Francio „chiffre".

La matematikisto Leonard de Pisa publikis en 1202 la ideon pri la nulo. Sed la eŭropanoj ne povas la nulon, la nenion, toleri. Adam Riese enkondukis finfine la kalkulon per la nulo. Ankoraŭ hodiaŭ ni diras "laŭ Adam Riese".

Dieter Hartig

DIN En 115

postuloj ĉe rulŝtuparoj*

Tiu normo difinas la rulrapidon de la ŝtuparo kaj ankaŭ de la mangvidiloj*. Veturante per la rulŝtuparo vi sendube jam konstatis, ke la mangividilo kuras pli rapide ol la ŝtuparo. La normo postulas, ke la mangvidilo kuras 2 % pli rapide ol la ŝtuparo.

Kial? Por ke la persono per tio ricevu klineton antaŭen. Tio evitas danĝerajn falojn malantaŭen.

Tiu plirapido okazas nur ĉe supren veturantajn rulŝtuparojn.

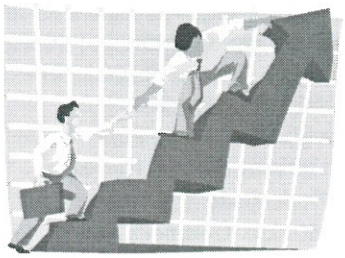
Malsupren la mangvidilo estas pli malrapida ol la rulŝtuparo. Per tio la korpo ricevas klineton malantaŭen kaj evitas, ke la persono falas antaŭen.

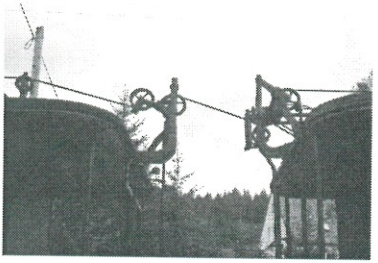
Kiam vi denove veturos per rulŝtuparo, atentu tiun fenomenon, kiun vi nun teorie scias -

dank al la normo DIN En 115.

* Rulŝtuparo (Rolltreppe) nomiĝas en PIV p.298 nur eskalatoro. En nia Fervoja Terminaro vi trovas sub Rolltreppe AT30 p.348 ambaŭ terminojn. Mangvidilon (Handlauf) oni trovas en FT sub Handlauf MT 60 p.284 mangvidilo laŭlonga.

Dieter Hartig





Historio

Sekureco sur la relo

Same grave kiel movi veturilon, kompreneble ankaŭ estas nececese haltigi ĝin. La malfacileco bremsi trajnon estas, ke la nombroj de radoj de lokomotivo kaj ties radaksrilata maso estas tre bagatelaj en komparo kun la bremsenda maso de la tuta trajno. Por bone efiki la bremsadon estas necese, bremsi eble grandan nombron da radaksoj de la trajno. Longan tempon oni ne povis solvi la problemon, de unu loko samtempe bremsi ĉiujn vagonojn.

Jam legendo estas bremsistoj, kiuj sidis sur benkoj, pli poste en altaj bremsobudoj sur bremsvagonoj kun rigardkontakto al la lokomotivo. Ĉiu dua aŭ tria vagono en la trajno veturis kiel bremsvagono. Bremsistoskipo konsistis kutime el konduktoro kaj sep ĝis dek bremsistoj. Dum vento, malvarmo kaj neĝo, bremsistoj deĵoris kaj devis priatenti la fajf- kaj gestosignalojn de lokomotivo, respektive de konduktoro. Komence ili manipulis por bremsi simplan, de kaleŝoj kaj ĉevalĉaroj transprenitan bremslevilon, por presi lignoblokon kontraŭ la ruliĝsurfaco de la rado. Pli poste estis uzata plibonigita manbremso kun ŝraŭboŝafto. La kontentiga bremsado per tiuj bremsosistemoj dependis de la reakcikapabloj de la bremsistoj. La diversaj reakcioj de ili gvidis ofte ĉe longaj trajnoj neeviteble al nekontinua bremsado, al puŝoj kaj eĉ al disŝiroj de kupliloj.

Poste estis aplikata bremsosistemo laŭ *Heberlein,* la *„Heberleinbremse“*. Laŭ tiu sistemo oni metis super la tegmentojn de la trajno streĉitan ŝnuron. Kiam la lokomotivestro malstreĉis ĝin, komencis komplika bremsado, eluzante la centrifugan forton de la trajno. Sed tio sistemo suferis tro pro vetero, kaj ĝi ankaŭ estis nur provizoraĵo kontraŭ tiu, en 1875 de la usonano *Westinghouse* eltrovita premaerbremso, taŭga por ĉiu vagono. Bremsado komenciĝas, kiam la lokomotivestro per helpo de bremsregvalvo reduktas la atmosferpremon en la ĉefaerujoj. Superpremo de kvin atmosferoj en ĉefaerujo, kiu troviĝas sub ĉiu bremsenda vagono, lozigas la bremsojn. Sed tiu sistemo ne ebligas gradigi la bremsadon. Tion ebligas nur la bremscilindro dukamera sub ĉiu vagono, kiel ĉe la *Knorr*-bremso, eltrovita de *Georg Knorr* el *Braunschweig.*

Trovita en *Jubiläumsband* de *DB.*
Tradukita de *R. Terjung*

(daŭrigo)

150 jaroj Kolonja-Mindena fervojo

de *W. Klee*

(artikolo aperinta en la n-ro 5/1997 de la gazeto „*Der Eisenbahn-Ingenieur*“, la organo de la Federacio de la Germanaj Fervojaj Inĝenieroj [VDEI])

Grava fervoja ĉeflinio fariĝas cent kvindek jarojn aĝa: La Kolonja-Mindena Fervojo (CME = Cöln-Mindener Eisenbahn).

Kiam je la 15a de Oktobro 1847 estis malfermata ĝia lasta parto de la urboj *Hamm* ĝis *Minden*, per tio estis farita ne nur rela ligo inter la regionoj ĉe la rivero Rejno kaj Vezero, sed ankaŭ la unua granda fervoja interligo de Germanio. Ĉar je la sama tago ekfunkciigis la Hanovraj Ŝtataj Fervojoj sian linion de *Wunstorf* al Mindeno. Nun estis eble veturi per fervojo de Kolonjo al Berlino, de la tiutempe ankoraŭ izolitaj prusaj provincoj Rejnlando kaj Vestfalio al la orientaj kernaj regionoj de la Hohencolerna monarĥio.

La trafiko sur tiu ĉefa linio de la CME (KMF) disvolviĝis bonege. (La entrepreno konstruis poste pluajn altrangajn liniojn, interalie la „rulvojon“ Rur-regiono – Hamburgo.) La ĉefa linio komenciĝis ĝis 1859 en la urbo *Deutz*, ĉe la dekstra flanko de Rejno. Nur tiam la ponto trans la Rejno estis konstruata. La linio kondukis tra la urboj *Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Dortmund, Hamm* kaj *Bielefeld* al *Minden*. Jam en 1851 estis enkondukataj la unuaj ekspres-trajnoj ínter Kolonjo kaj Berlino, kiel la unuaj germanaj rapid-trajnoj entute. Dek ses horojn daŭris tiam la vojaĝo inter Rejno kaj Spreo. Ankaŭ la var-trafiko ege ekprosperis proksimume ekde 1860, kiam kun la enkonduko de speciala tarifo por amasaj varoj la rurregiona karbo povis esti vendata ankaŭ oriente da la rivero Vezero je konkurkapablaj prezoj. Kiel unu el la unuaj fervojaj linioj la Kolonja-Mindena Fervoj estis transprenita en 1879 de la Prusaj Ŝtataj Fervojoj. Preskaŭ ĉiuj aliaj privataj fervojoj en Prusujo sekvis dum la sekvintaj jaroj.

Ankaŭ dum la postaj jaroj la fervoja varkaj person-trafiko inter la Rejn-Rur-regiono kaj Berlino kaj la germana orienta disvolviĝis tiel pozitive, ke la linioparto inter la urboj *Hamm* kaj *Minden* devis esti plivastigata de du al kvar trakoj. La plua alkonstruado je kvar trakoj inter *Minden* kaj *Wunstorf* (ĉe Hanovro) estis malpermesata per la Versajla pac-kontrakto fine de la Unua Mondmilito. Tiu breĉo ĝis nun ekzistas.

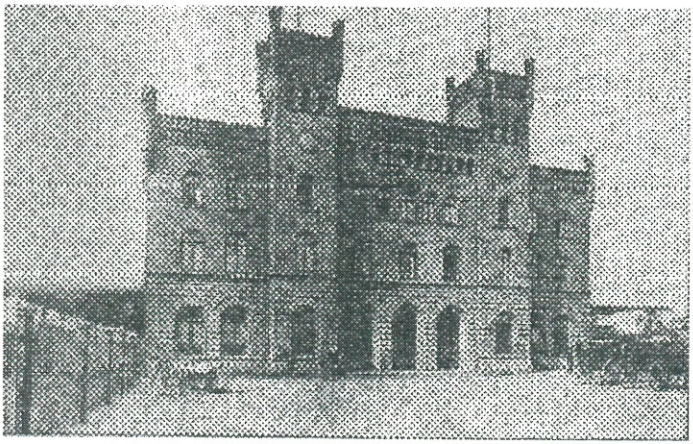
Ankaŭ post la Unua Mondmilito la fervoja linio de *Hamm* al *Minden* estis la plej ŝarĝata fervoja granddistanca linio en Germanio. Ĝian gravecon dokumentas ankaŭ la rapidec-rekordoj de la t. n. „Fluganta Kolonjano“, kiu estis kunmetita el motor-vagonoj kaj kiu atingis en 1935 inter *Hamm* kaj Hanovro la rapidecon de 160 kilometrojn hore, ĉe meznombra rapideco de 133 km/h. Tiu estis la plej alta rapidec-valoro, kiun atingis trajnoj de la tiama Germana Imperiestra Fervojo. Inter Hamm kaj Kolonjo tiuj rapidaj tra-

jnoj, nomitaj mallonge FDt, veturis parte sur la suda linio tra la urbo *Wuppertal*, parte sur linio kondukanta tra la urbo *Essen*. La unua ĉeflinio de la KMF, kondukanta norde de la Rur-regiono tra la tiutempe jam ne ludis la ĉefan rolon.

La disdivido de Germanio post la jaro 1945 kondukis al turniĝo de la ĉefa trafikaj fluoj de Oriento-Okcidento al Nordo-Sudo. Precipe sur la KMF-parto *Hamm-Minden* tio estis sentebla. Ĝia signifo en la germana granddistanca fervoja reto malpliiĝis sufiĉe, kvankam oni enigis ĝin memkompreneble en la IC-reton. Tamen estis ofte raportite pri ĝi sur la unuaj paĝoj de la germanaj gezetoj pro la provaj trajnveturoj, kiuj organizis la Fervoja Prov-Instituto en Mindeno, precipe sur la linio-parto inter *Bielefeld* kaj *Hamm*. Rapidecon de 317 km/h atingis la trajno ICE/V en Novembro de 1985 sur la plejparte ŝnur-rekta linio.

Dum la okcidenta KMF-parto inter Kolonjo kaj Duisburgo fakte seninterrompe apartenis al la plej gravaj granddistancaj linioj de la Germana Federacia Fervojo, la renesanco de la orienta komenciĝis kun la disfalo de interna germana limo. Ekde 1997 veturos ICE-trajnoj en duhora takto inter Kolonjo kaj Berlino. Unu jaron pli poste, kiam finfine estos elkonstruita la altrapideca linio Hanovro-Berlino (tra *Oebisfelde* kaj *Stendal*), la ICE-trajnoj veturos en unuhora takto. Tiam estos malsuperata fine ree la vojaĝtempo-rekordo de la Fluganta Kolonjano de iom pli ol kvin horoj por la distanco de Kolonjo al Berlino, kvankam nur je kelkaj minutoj.

(esperantigis Manfred Retzlaff)



Burgbahnhof in Hamm,
1861 eröffnet (Aufnahme entstand vor 1890),
abgelöst 1920 durch den heutigen Bahnhof



Kalendaro

4.-7-9.2008	Aŭtuna BARo (Berlina Arbara Renkontiĝo) en Bad Münder Andi Münchow, Oberstr. 15, 30167 Hannover, DL8oap@gmx.net
26.-28.9.2008	4° MES (Mozellanda Esperanto-Semajnfino) en Marienburg Wolfgang Bohr, Johannes-Kirschweng-Str. 11, 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, (02641) 4885, wolfgang.bohr@esperanto.de
2.-5.10.2008	KoKoLoRES. Semajnfina renkontiĝo por ludemuloj en Herne Petra Dückershoff aŭ kokolores@esperantoland.de
23.10.2008	15-jara jubileo de la ĝemelurboj Herzberg am Harz kaj Gora/Pollando Interkultura Centro Herzberg, Grubenhagenstr. 6, 37412 Herzberg (05521) 5983
24.-26.10.2008	43. Esperanto-Wochenendseminar in Neubrandenburg

Fundgrube

Ich besitze zahlreiche Doppelstücke des Internacia Fervojisto. Hat daran jemand Interesse?

Andererseits suche ich einige Jahrgänge von Hungara Fervojista Vivo. Könnte da jemand helfen?

Reinhard HAUPENTHAL,
Fachbuchautor und Übersetzer,
La Saousse, FR-84340 MALAUCENE
Tel./Fax: 0033-490652833, Mobil: 0033-611365590
E-mail: Reinhard@Haupenthal.fr

Schon angemeldet zur Jahresversammlung 10./12.10.08 in Bad Tölz?

Redaktfino por FE 3/2008 estos la 15.11.2008
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