FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

STIFTUNG BSW

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

Fondita 1952 | Numero 4 | Oktobro/Decembro 2010

De la Aglo ĝis la ICE: 175 jaroj de fervojoj en Germanio



Rekte unu apud la alia: imitaĵo de la „Aglo“ el la 19a jarcento kaj ICE-3-lokomotivo
(vidu paĝo 2)

****



Al ĉiuj niaj legantoj ni deziras
Benitan Kristnaskon, agrablajn festotagojn
kaj sanan, feliĉan, pacan jaron 2011

De la Aglo ĝis la ICE: 175 jaroj de fervojoj en Germanio

En la jaro 1835 unuafoje veturis fervojo en Germanio, nome inter la najbaraj urboj Nurenbergo (*Nürnberg*) kaj Furto (*Fürth*) en norda Bavario. La fervoja muzeo en Nurenbergo nun montras imitaĵon de la unua lokomotivo, kiu veturis en Germanio, nomita „Aglo", kaj la modernan ICE-motorvagonon de la Germana Fervoja Akcia Kompanio (*DB AG = Deutsche Bahn Aktiengesellschaft*). Ili staras unu apud la alia en halo de la Nurenberga fervojmuzeo.

Ambaŭ trakciiloj do montras cent sepdek kvin jarojn de fervoja historio en Germanio. Tiu jubileo estas centra afero ĉe multnombraj aranĝoj okazantaj en la jaro 2010 en la urboj Nurenbergo kaj Furto. Ekzemple invitas la Nurenberga muzeo por Industria Kulturo je la 17a de Juni 2010 al vojaĝo laŭlonge de la fervoja linio de la „Aglo". La iama traceo kondukas – kvazaŭ kiel simbola akso de ambaŭ urboj - laŭlonge de lokoj, kiuj stampis la industrian historion de la regiono. Firmaoj kiel AEG kaj *Triumph-Adler* estis hejmaj tie. Ankoraŭ nun oni trovas la firmaajn surskribojn sur kelkaj konstruaĵoj.

La dua ekspozicio estas videbla en la muzeo de la Germana Fervojo, kiu montras la historion de la fervojo de la komenco ĝis al nia tempo. Pompaj ekspoziaĵoj de la daŭra ekpozicio estas la kortega vagonaro de la bavara reĝo Ludoviko la II-a kaj la salonvagono de la iama germana imperiestra kanceliero *Otto von Bismarck*.

Komenciĝis la jubileaj aranĝoj je la 15-a de Majo 2010. Sub la moto „survoje" partumis multaj grandaj kaj malgrandaj muzeoj, artistoj kaj muzikistoj en ambaŭ urboj okaze de longa art-kaj-kultur-nokto, al kiu oni atendis ĉirkaŭ 130.000 vizitantojn.

Ŝatataj de fervoj-amikoj kaj turistoj estas la maloftaj veturoj de la „Aglo". Ili ja ne kondukas ekzakte laŭ la origina linio, ĉar la rapido de la „Aglo" de 35 kilometroj hore konsiderinde disturbus la veturo-kadencon de la IC-trajnoj, kiuj nun trafikas sur la fervoja linio inter Nurenbergo kaj Furto. Tamen ĉiuj 2.400 vetur-biletoj estis tute elvenditaj.

Al la komercistoj *Johannes Scharrer* kaj *Georg Zacharias Platner* oni ŝuldas la fakton, ke la unua fervojo en Germanio startis en Nurenbergo. Ĉe la brita firmao *Stephenson* ili mendis vapor-lokomotivon kaj unu vagonon. La „Aglo" estis dismetata, pakata en dudek kestojn, ŝipe transportata al Kolonjo kaj poste transkargata sur ĉeval-ĉarojn. Entuziasmaj hom-amasoj borderis la linion dum la inaŭgura veturado. La informo pri tio disvastiĝis fulmrapide per la gazetoj.

Daŭris ankoraŭ longe la triumfo de la vapora fervojo en Germanio: Ankoraŭ en la kvindekaj jaroj de la pasinta jarcento la Germana Fervojo konstruigis novajn vaporlokomotivojn. Nur en 1978 oni en okcidenta Germanio finis la laŭplanan funkciadon de ili, kvankam eĉ ĉirkaŭ la jaro 1900 jam prove veturis la unuaj elektraj lokomotivoj en Germanio. Sed ĉar ili bezonis elektrajn katenariojn, ili sukcese kaj vaste estis ekuzataj nur en la kvindekaj jaroj de la pasinta jarcento. Sur la duarangaj linioj vaporlokomotivoj plue veturis – ĝis ili estis anstataŭigataj de dizelaj lokomotivoj. Per la „Aglo", kiu antaŭ kelkaj

jaroj estis restaŭrata, komenciĝis en 1835 la persontransportado per fervojo.

La „Aglo" vere flugis je la 7-a de Decembro 1835. Tiun impreson havis la du-cent kunveturintaj honoraj pasaĝeroj kaj la spektantoj de la spektaklo. La historia veturo ĉijare estas solene festata kiel la nasko de la fervojo en Germanio. Sed tiucele en 1835 estis bezonata amaso da karbo; ĉar la bela nova vapor-lokomotivo, kiu kune kun la lokomotivestro *William Wilson* tiucele estis importita el Anglujo, bezonis multe da fajro.

Sed la ŝtonkarbo kostis multon kaj devis speciale esti havigata el Saksujo. Tiel la fervoja erao komenciĝis iom malrapide. Provizore la „Aglo" veturis sur la linio Nurenbergo-Furto, ĉiutage nur dufoje. Por la aliaj veturoj ankoraŭ estas aljungataj ĉevaloj. Nur en la jaro 1862 la funkciigo per ĉevaloj estis ĉesigata. La „Aglo" estis uzata nur ĝis 1857.

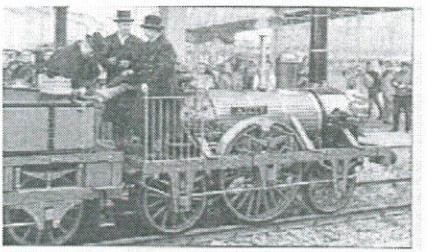
Simplaj relvojoj, eĉ feraj, ekzistis en Germanio jam multe pli frue. En la mezepoko oni jam uzis en Germanio por minejaj laboroj transport-ĉarojn, kiuj sur simplaj lignaj reloj estis tirataj respektive puŝataj per homoj aŭ pli poste ankaŭ per ĉevaloj. Kun la inventado kaj pluevoluigo de vaporaj maŝinoj per la angloj *Thomas Newcomen* kaj *James Watt* ekestis nova maniero de movigo.

La angla inĝeniero *Richard Trevithick* estis tiam tiu, kiu en 1804 kiel unua metis sur metalajn relojn la unuan funkciantan vaporlokomotivon de la mondo. Sed la gisferaj reloj rompiĝis sub la granda pezo de lia inventaĵo. En Germanio oni unuafoje eksperimentis komence de la 19a jarcento kun ĉevale tirataj relveturiloj por la transportado de personoj kaj ankaŭ kun vaporveturiloj por la regula rel-trafiko.

Sed komerce sukcesaj ne estis tiuj relvojoj, aparte de la fabrikaj kaj minejaj relvojoj. Estis nur la „Aglo", kiu sukcesigis la personan trafikon en Germanio. Jam en la unua jaro vojaĝis 245.809 pasaĝeroj sur la linio Nurenbergo – Furto. La rela reto kaj la infrastrukturo poste estis kontinue plivastigataj. En 1838 ekestis fervoja linio de Berlino al Potsdamo, en 1839 aldoniĝis la unua longdistanca linio inter Lepsiko kaj Dresdeno, en 1840 de Frankfurto ĉe Majno al Visbadeno (*Wiesbaden*) kaj la linio de Kolonjo al Akeno (*Aachen*). La persona trafiko poste plimultiĝis pli kaj pli, en la jaroj inter 1895 kaj 1913 ĝi triobliĝis en Germanio.

Kiam post la Dua Mondmilito la Germana Federacio Fervojo estis fondata kaj granda parto de la rela reto estis detruita, la fervojo ekhavis konkurencon per aviadila, ŝipa kaj aŭtomobila trafiko. La fervojo provis lukti kontraŭ tiuj per pli da komforto, favoraj prezoj kaj rapideco. En 1829 sufiĉis por la lokomotivo „Rocket" (raketo) rapido de 48 km/h por gajni en la vetkurado de *Rainhill* en Anglio, dum la „Aglo" en 1835 jam veturis kun maksimume 65 km/h. La aktualan mondan rekordon tenas la franca TGV-POS 4402 kun 574,8 km/h.

Manfred Retzlaff



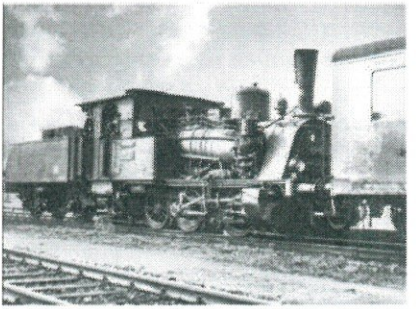
100 jaroj Oderbruchbahn

En la lastaj jaroj vi certe legis en ĵurnaloj kaj vidis en televido bildojn pri inundoj en tiu regiono. Sed iam ekzistis ĵus tie ĉi grava fervoja linio por transporti varojn por Berlino. Hodiaŭ troviĝas en la sama loko migradvojo por biciklantoj kaj en Letschin interesa fervoja muzeo.

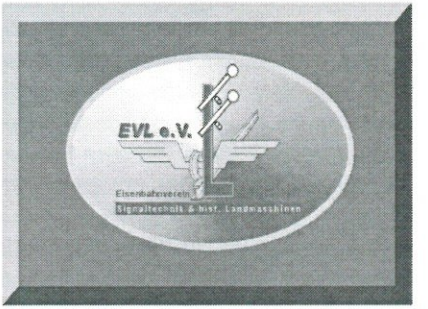
Mallonga historio pri la *Oderbruchbahn*:
Je la 1-a de Junio 1910 oni komencis la konstruadon de la *Oderbruchbahn.* La unua parto de la linio inter *Müncheberg* kaj *Fürstenwalde* estis malfermata la 3-an de Junio 1911. Ĝis la fondo de *„Oderbruchbahn AG"* je la 27-a de Februaro 1932, la fervoja linio estis komunuma entrepreno de la distriktoj *Lebus* kaj *Oberbarnim.* Transportataj estis sur tiu 122 km longa linio, kiu estis finkonstruata la 8-an de Oktobro 1912, antaŭ ĉio agrikulturaj objektoj el la regiono *Oderbruch* kaj varoj por Berlino, kiuj estis sur la Odro transportitaj kaj en la haveno *Groß Neuendorf* transŝarĝitaj. Respondeca por la ekspluatado estis la landa trafikoficejo *Brandenburg,* kiu ankaŭ kelktempe estis landa fervoja direkcio *Brandenburg.*

La normalŝpura, unutraka fervojlinio havis entute 43 staciojn kaj permesis plej grandan rapidecon de 40 km hore. La trakcio de trajnoj okazis ĉefe per lokomotivoj de la prusa speco *„T3".* En la jaro 1949 transprenis la „Fervojo de la Germana Regno" *(Deutsche Reichsbahn)* la *Oderbruchbahn.* Inter 1964 kaj 1970 ĝi ĉesigis la linion en pluraj etapoj.

Je iniciativo de Fervoja Societo *Letschin,* okazis je la 5-a de Junio 2010 en *Letschin,* kvartalo *Groß Neuendorf,* jubilea festo, subtenita de la Fondaĵo "Fervoja Sociala Organizo", regiono oriento *(Stiftung Bahn-Sozialwerk, Region Ost)* kaj de la komunumo *Letschin.*



Eine „T3" im Betrieb
auf der Oderbruchbahn



Eisenbahnverein Letschin e.V.

(Fotos aus Wikipedia)



54. Jahresversammlung von GEFA 15. bis 17.Oktober 2010

Das etwas abgelegene Kurhotel Festenburg im Harz hat wohl einige Mitglieder davon abgehalten teilzunehmen. Letztendlich haben über 25 Teilnehmer den Weg gefunden.

In Anbetracht der vor uns liegenden Aufgaben nahm der Arbeitsausschuss seine Tätigkeit am Samstag pünktlich um 15 Uhr auf. Vordringliches Thema war die Ausrichtung des IFEF-Kongresses 2012 in Herzberg. Dazu wurde auch Herr Zilva von der Esperantostadt Herzberg angehört, der sein Angebot in Esperanto vortrug. Bis zum Abend zogen sich dann die Abstimmungen hin, die mit der Bildung einer kompletten Arbeitsgruppe erfolgreich waren. Der Freitagabend klang dann mit einem Lichtbildervortrag über den Harz aus.

Am Samstag hat dann die Arbeitsgruppe ab 9 Uhr die normale Tagesordnung abgearbeitet. Ein Ergebnis: Die Jahresversammlung 2011 wird in Albeck auf der Insel Usedom stattfinden. Die anderen Teilnehmer besuchte am Vormittag das Bergwerksmuseum in Clausthal-Zellerfeld. Pünktlich um 13 Uhr begann unser Busausflug nach Wernigerode. Leider war uns das Wetter nicht hold. Als Entschädigung hat uns wohl der Kaffee im neu aktivierten Schulenburg-Ferienhotel zugesagt. Der traditionelle Tanzabend war nach Anfangsschwierigkeiten doch noch sehr gelungen,

Auch der Sonntagmorgen ist gut verlaufen. Es wurden zwei Filme vom IFEF-Kongress in Sofia und dem kommenden Kongress in Liberec (Tschechien) gezeigt, die uns durch ihre schönen Bilder sehr erfreuten: Ab 11 Uhr konnte dann jeder seine Heimreise antreten.

KH. Marzahn

„Postkongreso“ en la Harz-montaro

Pri la lasta jarkunveno de GEFA de la 15. – 17.oktobro 2010 en la hotelo Festenburg en la Harz-montaro vi certe legas en alia artikolo de tiu-ĉi bulteno. Do ni, mia edzino kaj mi, partoprenis kaj kaptis la okazon, plilongigi la restadon, ĉar ni supozis ke estas bela regiono kun multaj vidindaĵoj. Kiam mi aliĝis al la jarkunveno, mi ankaŭ telefonis al la centra instanco de la BSW por la restadoj kaj demandis pri la ebleco plilongigi la restadon por kelkaj tagoj. Tio eblis – ĝis ĵaudo, la 21.10. Ĉar la loko estas for de la fervojo, ni uzis nian aŭtomobilon.

La kutima aranĝo finis dimanĉon kaj post kiam la plej multaj partoprenantoj estis for, ni vetruis post la tagmanĝo en la hotelo al la proksima banloko Bad Grund. Temas pri malgranda, ĉarma kuracloko. Ni vagadis tra la parko, pririgardis la porkuracajn instalaĵojn kaj vizitis la horloĝ-muzeon. Pri tiu ni estis informitaj dum la video-prelego vendredo vespere en la hotelo. La muzeo ampleksas tiom da diversaj horloĝoj, ke ni ege miris pri tiu abundeco. Kompreneble enestas ankaŭ porfervojaj horloĝoj, kiuj iam servis en germanaj kaj alilandaj stacioj. Poste ni eniris antikvan kafejon, kiu servis membakitajn kukojn. Ni estis ankoraŭ iom en la parko de la urbeto, sidante sur benko dum agrabla sunbrilo.

Alian tagon ni vetruris al Bad Harzburg. Ĝi ankaŭ estas kuracloko, sed pli granda kun pli da kuracaj instalaĵoj. Ni partoprenis en la kurac-koncerto, poste ni vizitis en la legohalo ekspozicion pri la historia evento Harzburger Front ; trinkis kuracan akvon kaj kompreneble trapasis la tielnomatan «Bummelmeile». Temas pri la plej longa komerca strato, je kies fino situas la "Juniga Puto" (Jungbrunnen) kun gajaj figuroj sur ĝi.

Je alia tago ni veruris al Goslar. Unue ni partoprenis en gvidado tra la “Imperiestra Palaco” (Kaiserpfalz). Ni poste vagadis tra la malnova urbokerno kaj admiris la multajn faktrabajn domojn.

Alian tagon ni veturis al la urboj St. Andreasberg kaj Braunlage kaj al la vilaĝo Hohegeiß. Survoje ni pasis la “Internacian Domon Sonnenberg”, en kiu la Germana Esperanto-Asocio kelkfoje jam okazigis klerigajn kaj amuzajn aranĝojn, speciale por la esperanta junularo. Ĝi situas meze en arbarriĉa ĉirkaŭaĵo, sed estas ligita per aŭtobusoj al la cetera mondo. En Braunlage – fama klimata kuracloko – ni vizitis la glacistadion kaj admiris tie la sportistojn kaj la nespertajn komencantojn sur sketiloj. La vilaĝo Hohegeiß estas konata kiel iama limvilaĝo, ĉar rekte situanta je la iama landlimo al la GDR. Ni estis en la limlunĉejo (Grenz-Imbiss), kiu situas du (!) metrojn apud la iama limo. Ni kompreneble rigardis pri restaĵoj el la iama situacio, sed preskaŭ ne plu videblas io el la tiama tempo, nur ŝildoj, kiu indikas, kiam en la jaroj 1989/1990 malfermiĝis la iam baritaj stratoj. Ni estis ankaŭ en la klimata kuracloko Hahnenklee, vizitis la lignan kirkon kaj ĉirkaŭis la Gruo-lagon (Kranichsee).

Dum la traveturoj ni haltis kelkfoje en la urbo Clausthal-Zellerfeld, kie ekzistas ankaŭ beli ligna kirko, ĵus renovigita. Tie ni ankaŭ estis en antikva apoteko kaj en vitroarta ekspozicio kaj en vitroblovejo. Tie ekzistas ankaŭ muzeo pri minejoj, sed tiun mia edzino jam vizitis kun la grupo

sabate matene, kiam la gvidantaro traktis la problemojn de la asocio en Festenburg.
Dufoje ni estis en Festenburg en la endomo banejo, kie oni sin bone povis distri. La lastan tagon ni veturis al la urbo Nordhausen, kie ni vidis la Roland-statuon kaj pririgardis la Nordan Stacidomon (Nordhausen Nordbahnhof), eventula celo de ekskurso dum IFK 2012, kiu okazos en Herzberg/Harz (vidu la foton).
Do valoris, plilongigi la restadon post la regula GEFA-kunveno. Walter Ullmann



Bahnhof Nordhausen Nord Foto: Walter Ullmann

Esperanto-Aranĝoj

1.La 2an kaj 3an de oktobro okazis la rumana jarkunveno en pitoreska karpatloko Bushteni/Bucegimontaro. Ĝin partoprenis ĉ. 25 Esperantistoj fervojistaj el la tuta lando. Ĉefa tasko estis la elekto de la nova REFA-estraro, ĉar la ĝisnuna prezidantino Rodica Todor demisiis pro ŝia nuna tasko: prezidantino de IFEF, novelektita dum la IFK en Sofio.
La kadra programo estis amuza kaj turista
2. En la venontjara IFK-urbo Liberec okazigis la ĉehaj gekolegoj de la 22a ĝis la 24a de oktobro sian jarkunvenon. Partoprenis la tuta (nova) IFEF-estraro kaj kelkaj aliaj eksterlandanoj, entute 10 geamikoj el Aŭstrio, Hungario, Pollando kaj Germanio. La jarkunveno servis ĉefe la preparon de la venonta IFK en la sama urbo. La afablaj gastigantoj tre bone preparas la kongreson 2011. Oni prezentis la disponeblajn hotelojn, la urbon kaj por ni eksterlandanoj estis aparte organizita ekskurso al la monto Jested. Entute ankaŭ tre amika renkonto en bona etoso.
3. De la 29a ĝis la 31a de oktobro finfine invitis la Germana Esperanto Asocio al renkonto de estraranoj kaj aktivuloj, kiel tradicie en Herzberg, la Eo-urbo.. Oni traktis problemojn memkompreneble de la asocio, publika laboro - ankaŭ pri informado de "prominentuloj", interna federacia kunlaboro, GEA-kongresoj kaj aliajn aferojn. Mi kiel GEFA-reprezentanto uzis la eblecon informi pri la IFK 2012 en la sama urbo.

Achim Meinel / prezidento GEFA

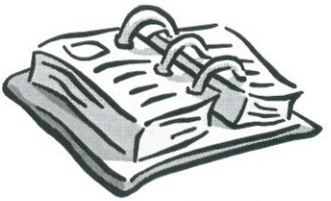


In 32 Minuten fährt man mit dem Zug von Zittau nach Liberec. Auf der Straße sind es kaum mehr als 20 Kilometer. Sozusagen vor unserer Haustür findet in Liberec vom

7. bis 14. Mai 2011 der IFEF-Kongress

statt. Also auf nach Liberec!

****



KALENDARO

10.12.2010 Tag der Menschenrechte

11.12.2010 Bayerischer Zamenhoftag in Kronach – Tel. (09261) 1621 ae.groetzner@t-online,de

11.12.2010 Zamenof- kaj Kristnska-festo en Herzberg

15.12.2010 Geburtstag von L.L.Zamenhof Begegnung am Denkmal in Herzberg

Internacia Centro Herzberg, (05521)5983 esperanto-zentrum@web.de

---

ESPERANTO - FERNKURSE

EINFÜHRUNGSKURS KOSTEN: 16 €

FORTBILDUNGSKURS KOSTEN: 21 €

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

Redaktfino por FE 1/2011 estos la 15.02.2011
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