FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

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

STIFTUNG BSW

Fondita1952 | Numero 1 | Januaro/Marto 2012

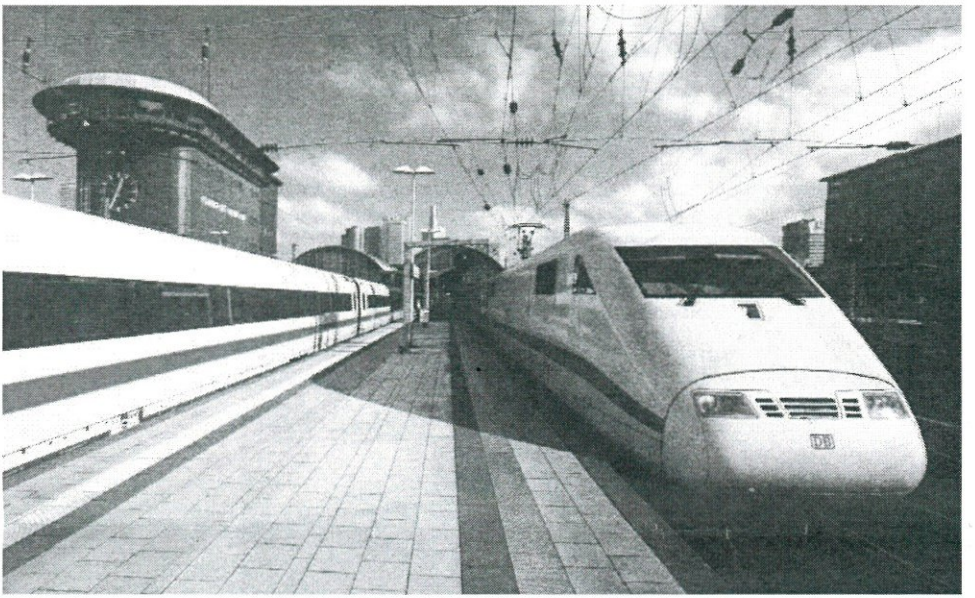
Herzberg ruft uns
zum
64. Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Kongress
vom 19. bis 25. Mai 2012



Herzberg – Schloss

Foto: Esperanto-Stadt Herzberg

ICE: tri literoj, kiuj akiris Germanion



Trafiko de grandrapidaj trajnoj ICE (el angla: „InterCityExpress“) komenciĝis ĉe Germana Fervojo (DB) en junio 1991 el Hamburgo tra Hanovro, Frankfurto ĉe Majno kaj Stutgarto al Munkeno.

Antaŭ komenco de trafikado de tiuj novaj grandrapidaj veturiloj kun malsama konstrukcio kompare al 10 jarojn pli aĝaj francaj veturiloj TGV (el franca: „Train à Grande Vitesse“) pasis multaj jaroj da penegaj evoluigo kaj testado. La unuaj projektoj koncerne evoluigon de nova grandrapida veturilaro datiĝas jam de la jaro 1974. Pri ĝia efektiva realigo oni tamen komencis trakti ĉirkaŭ kvin jarojn pli poste, kiam gvidan rolon en la projekto transprenis la tiama Germana Federacia Fervojo DB.

Ĉu malrekta vojo estas pli efika?

Konstruon de unuaj pasaĝervagonoj oni komencis fine de 1983, kaj tuta prezenta kaj testada kombinaĵo kun du kapaj motor- kaj tri intermetitaj pasaĝervagonoj estis finkonstruata nur en la jaro 1985. Sekvis multaj testadaj provveturoj, traesplorantaj fidindecon de unuopaj konstruaj elementoj kaj tutecan solvon de la veturiloj. La kombinaĵo ricevis nomindikon ICE, kiu tiutempe signifis InterCityExperimental kaj pli poste ŝanĝiĝis al InterCityExpress. En kadro de provveturoj la 1-an de majo 1988 la trajno atingis rekordan rapidon 406,9 km/h.

La tuta procedo de evoluo simbole kulminis la 29-an de majo 1991, kiam precize je la 12-a horo en la fervoja stacio

Kassel-Wilhelmshöhe post mansignalo de la federacia prezidento Richard von Weizsäcker samtempe ekveturis 6 trajnoj ICE. La unua trafiko linia direktiĝis el Hamburgo al Munkeno ne rekte, sed cele priservi pli multajn lokojn, ĉirkaŭvoje tra Frankfurto ĉe Majno kaj Stutgarto. Tio tamen signifis bazan plirapidigon de la trafiko, ĉar veturtempo el Hamburgo al Stutgarto reduktiĝis je du horoj. Starton de la ekspluatado tamen akompanis ankaŭ infanmalsanoj. Tre ofte temis pri nefunkciado de necesejoj aŭ enirpordoj.

Eksprestrajnoj ICE atingis signifan plivastiĝon jaron pli poste, kiam ili ektrafikis ankaŭ sur linio el Hamburgo, respektive Bremeno al Munkeno sur rekta kurso tra Würzburg. Veturtempo inter la marhavena urbo kaj bavaria metropolo sekve reduktiĝis al nur 5 horoj kaj 59 minutoj. Ankoraŭ en la sama jaro aŭtune, ekde 27-a de septembro, komencis trafiki trajnkompletoj ICE sur kurso kunliganta Hamburgon, Frankfurton ĉe Majno kaj Baselon. Berlino estis al grandrapida reto ICE aligita en la jaro 1993.

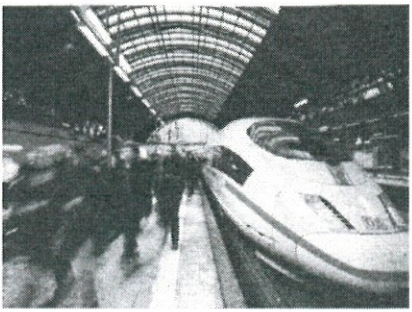


La dua kaj tria generacioj

Komerca sukceso de 60 kombinaĵoj de la unua generacio ICE 1 signifis iom-post-iome mendon de pluaj kombinaĵoj kaj disvastigon de grandrapida reto ICE sur aliaj linioj en Germanio kaj al eksterlando.

En la jaroj 1996 ĝis 1998 oni enservigis 44 duonlongajn kombinaĵojn de la dua generacio (ICE 2). Tiuj ĉi diference de ICE 1 havis nur unu motorvagonon kaj ĉe alia kapo stirvagonon. La kombinaĵlongo estas duona. Tiu ĉi koncepto ebligas kunligadon de du motorvagonkombinaĵoj kaj poste per ilia disigo en determinita stacio rektan trafikon al du diversaj trajnfinaj stacioj. Tiu ĉi avantaĝo estis uzata precipe ĉe trafikinterligoj el Berlino al Ruro-regiono, kiam unu trajno en sia lasta kursparto priservis *Essen* kaj *Duisburg*, kaj la alia traveturis al *Wuppertal* kaj *Solingen*.

Diference de la tipoj ICE 1 kaj ICE 2 estas konstruata tria generacio ICE 3. Ĉe ĝi oni ne uzas kapajn lokomotivsimilajn motorvagonojn, sed la trakciaj instalaĵoj estas distribuitaj en tuta longo de la kombinaĵo. Estas ankaŭ pligrandigita maksimuma rapido 330 km/h kaj la tipo estas destinita por grandrapida trafiko sur speciala linio el Frankfurto ĉe Majno (Hesio) al Kolonjo (Nordrejn-Vestfalio). Tiu ĉi estis malfermata en la jaro 2002.



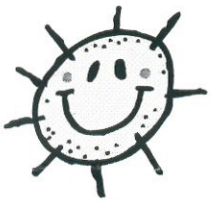
Ĉiu pozitivo havas ankaŭ negativon

Grandrapidaj trajnoj ICE por DB ne signifas nur ĝojon kaj sukceson. Akompanis ilin vico da teknikaj problemoj, en pasinto kaŭzintaj diverslongan portempan

eksservigon de multaj trajnkompletoj. La plej tragika estis en la jaro 1998 akcidento apud Eschede, kie pro kreviĝinta radringo la trajno eltrakiĝis, 101 pasaĝeroj pereis kaj pli ol cent personoj estis vunditaj. Malagrablaj estas ankaŭ iuj multe pli banalaj difektoj, kunligitaj en lastaj jaroj ekzemple kun iam nefunkcianta klimatizadinstalaĵo. Pro ripetiĝantaj di-fektoj preskaŭ bankrotis projekto de dizela tipo ICE-TD por kunligode Dresdeno kun Nurenbergo, kaj Munkeno kun Lindau kaj Zuriko. Malgraŭ tiuj ĉi negativoj la trajnkompletoj ICE estas simbolo de dinamika evoluo de eŭropaj fervojoj.

Aldonitaj bildoj:
1.Frankfurto ĉe Majno: Ĉefaj germanaj urboj estas kunligitaj per trajnoj ICE, garantiantaj al pretendemaj vojaĝantoj rapidan veturon.
2. La trajnoj ICE simboligas komforton.
3. Grandrapidaj trajnoj ICE trovis sian klientaron.

Laŭ Železničář preparis Jindřich Tomíšek
Reviziis Heinz Hoffmann



Kiom kostas la mondo?

La radiosciigoj traktis la mondajn problemojn. En preskaŭ ĉiu angulo de la tero estas konfliktoj. Sekvis la informo pri malbona vetero.
Kontraste brilis la suno kaj la ĉielo estis blua. Post la severa programo sekvis la matenmuziko: Melodiojn de Paul Linke!
Operetmuziko el "Frau Luna". La tuta situacio ŝanĝigis, la ĉambro estis orumita per la suno kaj ni ambaŭ kunkantis la melodiojn: "Ronda estas la mondo, ronda estas la mono". La lasta kanto finis per "Kiom kostas la mondo?"
Estas la plej bona muziko por komenci la tagon!
Mi absolvis mian kutiman matenpromenadon. La lastan kanton mi ripetis plurfoje, ĝis mi demandis, kiom do kostas la mondo? Ĉu oni tion povas kalkuli?
Mi meditis.
Sendube, la valoro ne estas konstatebla. ĝi estas tre fluktuanta. Iam mi legis, ke en 1971 la unua bildo de la disneyfiguro Dagobert estis vendita per 150 $. Antaŭ nelonge valoris simila disneybildo 90.000 $.
Imagu, kiom kostas onklo Dagobert intertempe!
La valoro ja konstante fluktuas.
La privata proprajo kreskis 2010 je 11,5 %.
Ĉu oni devas aldoni la valoron de kampoj, nemoveblaĵoj por kalkuli la valoron de la mondo?
Ekzistas demandoj, kiujn oni preskaŭ ne povas respondi. Tial ni prefere kantas plezure:

"Ronda estas la mondo,
ronda estas la mono".

Kunkantu kun Dieter Hartig

Esperanto wird 125 Jahre alt

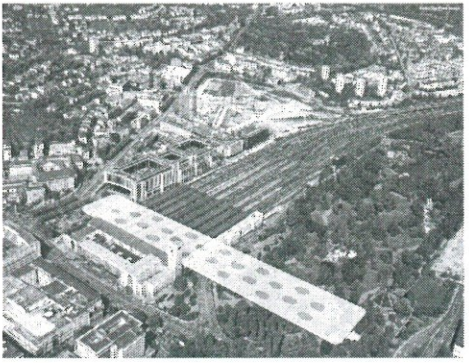
In vielen neuen Medien inzwischen präsent

Esperanto, die jüngste Sprache der Welt, wird im kommenden Jahr 125.
Esperanto wurde als "Lingvo Internacia", ("Internationale Sprache") im Jahre 1887 von Dr. Zamenhof, alias Dr. Esperanto veröffentlicht. Es ist im Vergleich mit anderen Sprachen wegen seiner regelmäßigen Grammatik leichter zu erlernen. Esperanto ist ein mittlerweile ausgereiftes Ausdrucksmittel und wird vielseitig angewendet. Radiostationen in Brasilien, China, Kuba, und Vatikan senden regelmäig in dieser Sprache, sowie auch das Chinesische Fernsehen. Viele Sendungen können auch per Internet empfangen werden.
Im Internet und im Tourismus vielfach verwendet, besitzt es inzwischen auch eine beachtliche Original-Literatur und eine eigene Musik-Produktion.
Nach der relativ kurzen Zeit von nur 124 Jahren rangiert Esperanto mit seiner Sprecherzahl unter den ersten 100 größten Sprachen von ca. 6.800 weltweit. In Wikipedia liegt es an 27. Stelle hinsichtlich der Anzahl der verfassten Artikel. Die Suchmaschine Google, der Internettelefondienst Skype, der Browser Firefox, die Betriebssoftware Ubuntu und die Portale Ipernity und Facebook „sprechen“ Esperanto.
Die Sprache ist weltweit als neutrale Zweitsprache in täglichem Gebrauch vieler Menschen, auch in den wichtigen Wachstumsregionen Afrikas und Asiens. Die „Universala Esperanto Asocio“ (Esperanto Weltbund) mit Sitz in Rotter-dam unterhält beratende Beziehungen zu den Vereinten Nationen und zum Europarat. Der wachsende Gebrauch des Esperanto zeigt sich auch darin, dass u.a. die Britische Telecom es für die Werbung nutzt und die Britische Regierung Esperanto-Übersetzer beschäftigt
Unter den Personen, die von Geburt an u.a. in Esperanto erzogen wurden, finden sich die Schach-Weltmeisterin Susan Polgar, Ulrich Brandenburg, der neue Deutsche Botschafter in Russland und der Nobelpreisträger Daniel Bovet. Der Finanzfachmann George Soros lernte die Sprache ebenfalls schon als Kind.
Esperanto wird immer populärer. Das neue, umfassende Portal www.lernu.net bietet unter anderem einen Internet-Sprachkurs in z.Z. 27 Sprachen an und wird täglich rund 125 000mal aufgerufen. Die Esperanto-Wikipedia-Seite verzeichnet täglich rund 400 000 Besucher. Esperanto ist aber auch mehr als nur eine Sprache - dahinter stehen 124 Jahre gelebter Völkerverständigung und der Einsatz für eine Kommunikation auf Augenhöhe.

F.d.R. Verantwortlich:
Horst Vogt, Teurerweg 92, 74523
Schwäbisch Hall, horst_vogt@gmx.eu

Für allgemeine Informationen
zu Esperanto in Deutschland:
www.esperanto.de oder deb@speranto.de

Projekt Stuttgart 21



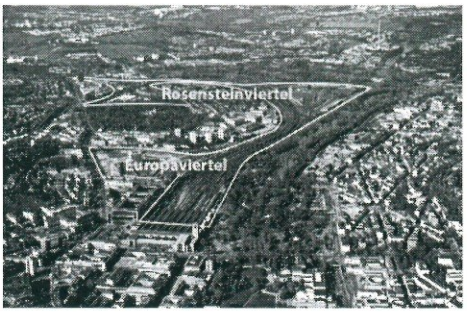
Eines der größten Verkehrsprojekte in Deutschland ist zur Zeit der Umbau des Kopfbahnhofs Stuttgart in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Die Realisierungsphase des Projektes hat 2011 begonnen, die Planungsphase geht schon auf das Jahr 1995 zurück. Es wird mit einer Bauzeit von 7-10 Jahren gerechnet und der Umbau wird mindestens 4,5 Milliarden Euro kosten. Die Stadt kann auf dem Gelände des alten Kopfbahnhofs einen neuen Stadtteil errichten und die Bahn kann mit dem Verkauf der oberirdischen Bahnanlagen den neuen Bahnhof finanzieren.

Gegen das Projekt fanden bisher weit über 100 Montagsdemonstrationen jeweils mit mehreren tausend Teilnehmern statt. Die Gegner wollten den bis dahin denkmalgeschützten Bau des alten Bahnhofs erhalten, auch weil sie von dessen Leistungsfähigkeit und Vorzügen überzeugt waren. Sie waren auch gegen den Eingriff in den Schlossgarten, wo über 230 Bäume für den unterirdischen Bahnhof gefällt werden müssen. Es handelt sich um Bäume mit Stammumfänge zwischen 80 und 500 cm, die teilweise ein Alter von 200 Jahren haben. Die Koalitionspartner einer neu gewählten Landesregierung erzwangen eine erstmals durchgeführte Volksabstimmung zum Ausstieg aus dem Projekt. Ergebnis: 58,9% zu 41,1% für den Tiefbahnhof. Voraus-gegangen war auch eine öffentlich mehr-tägige Schlichtung, bei der Projektgegner und Befürworter alle Planungsdetails in Anwesenheit von Experten diskutieren konnten und die Bevölkerung über die Medien eingebunden waren. Sie endete mit dem Spruch des Schlichters, dass das Projekt mit Nachbesserungen durchgeführt werden kann.

Umstritten waren bis zuletzt die Kosten und die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofes. Die 60 km zu errichtenden Tunnel sind bei der Gebirgsstruktur nicht unproblematisch.

Stuttgart verfügt nahe dem Baugebiet über reichhaltige Mineralquellen, deren Gefährdung vermieden werden muss. Zum Bahnhofsprojekt gehört auch die Einbindung der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Ulm mit Einbindung des Bahnhofs Stuttgart-Flughafen/Messe.

Siegfried Krüger



Ein Gespräch im Bistro

An einem schönen Maimorgen war ich unterwegs von Nürnberg nach Wuppertal. Da ich gehbehindert und schwerhörig bin, kann ich nicht ohne Stock und Rollator sein. Zum Glück stellt die Eisenbahn Hilfe zur Verfügung. In Kassel-Wilhelmshöhe musste ich in einen Intercity umsteigen. In der offenen Tür empfing mich der Kellner, um meine Bestellung aufzunehmen. Wir kennen uns schon. Nach dem Frühstück wollte ich Zeitung lesen. Ein Herr kam an meinen Tisch und bat mich, Platz nehmen zu dürfen. Ich sah ihn an „aber nicht mit Zigarette". Diskret zog er sich zurück. Als er zu Ende geraucht hatte. Bat er erneut. Es stellte sich heraus, dass er bei der UFA als Dramaturg beschäftigt war und sich mit Freunden in Köln treffen wollte. Die Fahrt verflog wie im Fluge, es fehlte uns nicht an Gesprächsstoff. Er war intelligent, weitgereist und auch an meiner Vergangenheit interessiert. Als wir uns Köln näherten, machte er keine Anstalten auszusteigen. Ich sah ihn fragend an. Da meinte er, er wolle bis Wuppertal mitfahren. Doch ich gab ihm zu bedenken, er solle seine Freunde nicht enttäuschen. Er stieg aus, ich fuhr weiter nach Wuppertal. Am Bahnhof nahm ich eine Taxe und 10 Minuten später konnte ich meine Schwiegertochter in die Armem nehmen. Wir verstehen uns gut und freuten uns auf ein paar gemeinsame Tage.

Manchmal denke ich an den Dramaturgen und hoffe, dass es ihm gut geht. Jedenfalls wünsche ich ihm das.

Elfriede Kruse

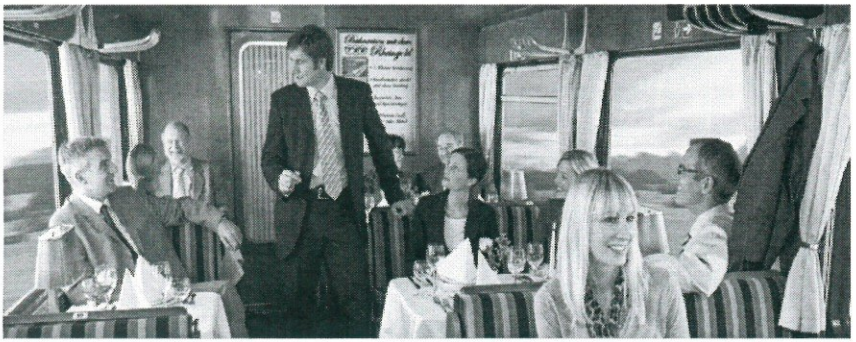


Bild: DB

Berichtigung

Korrektur zum Artikel „Die 35. Jahresversammlung von GEFA ..." in FE 4/2011. Auf Seite 2, 6. Zeile von unten, links, muss es heißen: „16 Grad" statt „10 Grad". (Der Badende war nämlich nicht lebensmüde).

Wir bitten um Entschuldigung.

Die Redaktion



Herzberg – die EsperantoStadt

erwartet uns alle zum

64. Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Kongress

Melden Sie sich jetzt an.
Das Aliĝilo finden Sie im vorigenm Heft.

Im Internet lesenswert: http://esperanto-urbo.de/_ifk64_/reg.php

Kalendaro

25. bis 28. Mai 2012

Gemeinsamer Dänisch-Deutsch-Polnischer Kongress in Berlin

Thema: Partner in Europa
Henryk Wenzel, Deutscher Esperanto-Bund, Einbecker Str. 36, 10317 Berlin
kek2012@esperanto.de

Redaktfino por FE 2/2012 estos la 15.05.2012
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