Fervoja Esperantisto

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio
Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

STIFTUNG BSW

Numero 1 Januaro – Marto 2014

Fervojo en trilanda angulo

Eisenbahn im Dreiländereck



Vartrajno trapasanta la stacion Eichenberg (vd. p. 9)
(Foto Jens Baumhauer)

Güterzug bei der Durchfahrt durch den Bf Eichenberg (s. S. 9)
(Foto Jens Baumhauer)

Karaj gelegantoj	2	Liebe Leserinnen und Leser	2
IBAN, BIC kaj SEPA	3	IBAN, BIC und SEPA	3
Mesaĝo de'l kasisto	5	Nachricht vom Kassierer	5
El terminologia laboro	5	Aus der Terminologiearbeit	5
Multkolora vivo en germanaj stacioj	6	Vielfarbiges Leben in deutschen Bahnhöfen	6
Elfriede Kruse baldaŭ 100-jariĝos	8	Elfriede Kruse wird bald 100 Jahre	8
Fervojo en trilanda angulo	9	Eisenbahn im Dreiländereck	9
„Abendfreden“ (Klaus Groth)	11	„Vespera paco“ (trad. Manfred Retzlaff)	11
GEFA-anoncoj, redakcio	12	GEFA-Mitteilungen, Redaktion	12



Karaj gelegantoj,

dum la vizito ĉe Fritz Lautenbach transdonante respektive transprenante la bultenan redakcion ni ambaŭ parolis pri GEFA kaj ĝia aktuala situacio, kiun karakterizas certe la fideleco de la membroj. La asocio ludas certan rolon en la esperantistaro kaj en la fervoja sociala organizo kaj estas bonvole observata, sed ne nepre vekas grandan intereson ekstere. Probablaj klarigoj estas kvante haveblaj.

Ju pli da homoj estas konvinkitaj pri tio, ke la rolo de la angla en internacie operaciantaj entreprenoj tutsimple estas akceptenda, ke por la ĉiutaga bezono sufiĉas bazaj konoj kaj la pli gravaj aferoj estas konfideblaj al elito, des pli la Internacia Lingvo perdas terenon. Tio ne nur koncernas la fervojon.

Aliflanke sekve de la fervoja reformo la nombro de fervojistoj esence malkreskis kaj inverse labordensiĝo fariĝis kontinua procedo. Ĝi avide konsumas tempon kaj fortojn kaj lasas malmulte da spaco por libertempaj okupoj, specife se tiuj necesigas streĉon kiel lernado de lingvo. Sed finfine ankaŭ tio ne estas aparte fervoja fenomeno. Ambaŭ faktojn ni fervojaj esperantistoj povas bedaŭri sed ne vere influi.

Tamen - la Germana Fervojo propagandas per sia rolo kiel unu el plej grandaj dungantoj en germanio. Sekve la ŝanco, inter la preskaŭ ducentmil aktivaj kunlaborantoj trovi lingve konsciajn kaj kontaktemajn homojn ne povas esti tiel timige malgranda. Kaj ni ne forgesu, ke ankaŭ ekster tiu entrepreno ekzistas fervojistoj.

Influebla estas la de ni vekita publika atento.

Salutante vin en la pasinta eldono mi konfesis, ke la mondo de la esperantistaj fervojistoj dum longa tempo al mi estis fremda, ĉar mankis al mi la interligo inter

Liebe Leserinnen und Leser,

während meines Besuchs bei Fritz Lautenbach zur Übergabe bzw. Übernahme der Redaktion sprachen wir beide über GEFA und seine aktuelle Situation, welche sicherlich durch die Treue seiner Mitglieder gekennzeichnet ist. Die Vereinigung spielt eine bestimmte Rolle unter den Esperantisten und im Bahn-Sozialwerk und wird wohlwollend beobachtet, weckt aber nicht unbedingt ein großes Interesse außerhalb. Mögliche Erklärungen sind in Menge zu haben.

Je mehr Menschen davon überzeugt sind, dass die Rolle des Englischen in international operierenden Unternehmen einfach zu akzeptieren ist, dass für den täglichen Bedarf Grundkenntnisse ausreichen und die wichtigeren Dinge einer Elite anvertraut werden können, umso mehr verliert die Internationale Sprache Gelände. Das betrifft nicht nur die Eisenbahn.

Andererseits hat in Folge der Bahnreform die Anzahl der Eisenbahner wesentlich abgenommen, und ist umgekehrt die Arbeitsverdichtung zum kontinuierlichen Vorgang geworden. Sie vertilgt hungrig Zeit und Kräfte und lässt wenig Raum für Freizeitbeschäftigungen, insbesondere wenn diese Anstrengung erfordern wie das Erlernen einer Sprache. Aber auch das ist letztlich kein eigenes Phänomen bei der Eisenbahn. Beide Tatsachen können wir Eisenbahner-Esperantisten bedauern, aber nicht wirklich beeinflussen.

Trotzdem – die Deutsche Bahn wirbt mit ihrer Rolle als einer der größten Arbeitgeber in Deutschland. Demzufolge kann die Chance, unter fast zweihunderttausend Mitarbeitern sprachlich interessierte und kontaktfreudige Menschen zu finden nicht so zum Fürchten klein sein. Und wir sollten nicht vergessen, dass es auch außerhalb dieses Unternehmens Eisenbahner gibt.

Beeinflusst werden kann die von uns geweckte öffentliche Aufmerksamkeit.

Als ich euch in der letzten Ausgabe begrüßte, gab ich zu, dass die Welt der Esperanto-Eisen-

esperantisteco kaj fervojisteco. Mankis al mi argumentoj trafaj por mia celgrupo.
Certe ili ekzistas. Alikaze la fervojistoj ne okupus tiun pozicion inter la esperantistaj fakgrupoj. Kio konvinkas speciale fervojiston? Ĉu estas ilia vojaĝemo, ĉu kontaktemo, ĉu eksterordinara kultura intereso?
Por inviti en fervojistan asocion necesas fervojistaj argumentoj.
Ĉu vi havas sugestojn?

Salutas vin
Guido Brandenburg

bahner mit lange Zeit fremd war, weil mir die Verbindung zwischen Eisenbahner- und Esperantistsein fehlte. Es fehlten mir treffende Argumente für meine Zielgruppe.
Sicherlich gibt es sie. Andernfalls würden die Eisenbahner nicht diese Stellung unter den Esperanto-Fachgruppen besetzen. Was überzeugt besonders Eisenbahner?
Ist es ihre Reisefreudigkeit, die Kontaktfreude, ihr außerordentliches kulturelles Interesse?
Um in eine Eisenbahner-Vereinigung einzuladen, bedarf es Eisenbahner-Argumente.
Habt ihr Anregungen?
Es grüßt euch
Guido Brandenburg

IBAN, BIC kaj SEPA



Jam longe la bankoj tamburis por propagandi la novajn regulojn en la interbanka monstrafiko. Ek de la 01.02.2014 la SEPA-komisio nun anstataŭas la kutimajn ĝirilojn. Ĉu estas prava aserto, ke ni esperantistoj aplaŭdas al ĉiuspeca internaciismo? En tiu konkreta kazo ni ne havas elekton kaj ĉiu el ni devas adaptiĝi kaj eventuale reguli kelkajn aferojn kun sia banko.
Kio do ŝanĝiĝis?
La 28 membroj de Eŭropa Unio, Svislando, Norvegio, Islando, Monako kaj Liĥtenŝtejno formis “Unuecan Pago-Zonon Eŭropan” (laŭ

IBAN, BIC und SEPA

Schon lange haben die Banken getrommelt, um für die neuen Regeln im Bankverkehr zu werben. Seit dem 01.02.2014 ersetzt nun der SEPA-Auftrag die gewohnten Überweisungsformulare. Ist es eine berechtigte Behauptung, das wir Esperantisten jeder Art von Internationalismus Beifall spenden? Im konkreten Fall haben wir keine Wahl, und jeder von uns muss sich anpassen und eventuell einige Dinge mit seiner Bank regeln.
Was hat sich also geändert?
Die 28 Staaten der Europäischen Union, der Schweiz, Norwegen, Island, Monaco und Liech-tenstein haben den „Einheitlichen Zahlungsraum Europa“ gebildet (nach englischer Abkürzung „SEPA“) und unterscheiden nicht mehr zwischen einer nationalen und einer internationalen Überweisung. Der neue Überweisungsvordruck ähnelt dem alten für Auslandsüberweisungen. Auch für eine nationale Überweisung brauchen wir nun die „Internationale Bankkontonummer“ (englische Abkürzung „IBAN“).
Im wesentlichen werden in der IBAN die alte, maximal 10-stellige nationale Kontonummer und die 8-stellige Bankleitzahl verschmolzen. Hinzuzufügen ist ein 2-stelliger Ländercode

angla mallongigo “SEPA”) kaj ne plu diferencigas inter nacia kaj internacia ĝiro. La nova ĝiro-formularo similas al la malnova por ĝiroj eksterlanden.

Ankaŭ por nacia ĝiro ni nun bezonas la „Internacian Bankkontan Numeron“ (angla mallongigo „IBAN“).

Esence en la IBAN kunfandiĝas el la malnova maksimume 10-pozicia nacia kontonumero kun la 8-pozicia nacia banko-gvida numero. Aldonendas 2-pozicia lando-kodo kaj 2-pozicia kontrolkodo. La rezulto estas 22-pozicia numero, kiun necesas parkeri almenaŭ por la propra konto (komplezemaj matematikistoj rekomendas en fantazio interligi ciferojn kaj bildojn kiel arbo por “1”, rubujo por “2”, homo por “3” kaj tiam elpensi historion, kie tiuj bildoj aperu en ĝusta sinsekvo; do, homo preteriras arbon survoje al rubujo kaj …).

La SEPA-reformo havas ankaŭ sekvojn por grupoj kaj asocioj kiel ekz. GEFA, kiuj enkasigas membro-kotizojn per debita komisio. La rolon de la debita komisio transprenas nun la SEPA-mandato, kiu devige enhavas la „kreditoran identigilon“ (18 poziciojn longa) por la ricevanto da la pago, kaj la „mandat-referencnumeron“ (ĝis 35 poziciojn longa) por la kaŭzo de la monpretendo.

Pri ambaŭ la kreditoro (t.e. GEFA) devas informi la debitoron (t.e. la membron). Regule tio okazos per formularo, kiun la membro ricevas, subskribas kaj redonas samtempe konfirmante la permeson, kiel antaŭe preni la kotizon de la propra konto.

Kaj la aliaj pago-manieroj?

Membroj, kiuj instalis ripetan ĝirkomision nenion devas atenti. La propra banko memstare transformas la ĝiro-datojn.

Kiu pagas per individua ĝiro, trovas la datojn en la sekvonta eldono. Kontantuloj kompreneble ne bezonas okupiĝi pri SEPA kaj kiel kutime transdonas la monon.

Viaj distriktkomisiitoj priparolos kun vi, kio konkrete estas farenda.

Guido Brandenburg

und ein 2-stelliger Kontrollcode. Das Ergebnis ist eine 22-stellige Nummer, die es auswendig zu lernen gilt (hilfsbereite Mathematiker empfehlen, in der Phantasie Ziffern und Bilder miteinander zu verbinden, wie ein Baum für eine „1“, ein Mülleimer für eine „2“, ein Mensch für eine „3“ und sich dann Geschichten auszudenken, in denen die Bilder in der richtigen Reihenfolge erscheinen sollen; ein Mensch geht also an einem Baum vorbei zu einem Mülleimer und …).

Die SEPA-Reform hat aber auch Folgen für Gruppen und Verbände wie z.B. GEFA, die Mitgliedsbeiträge mit Lastschriftauftrag einziehen.

Die Rolle des Lastschriftauftrags übernimmt nun das SEPA-Mandat, welches zwingend die „Gläubiger-ID“ (18 Stellen lang) für den Empfänger der Zahlung enthält, sowie die „Mandatsreferenznummer“ (bis 25 Stellen lang) für den Grund des Zahlungsanspruchs.

Über beide muss der Gläubiger (d.h. GEFA) den Schuldner (d.h. das Mitglied) informieren. In der Regel wird dies durch ein Formular geschehen, das das Mitglied erhält, unterschreibt und zurückgibt und damit gleichzeitig das Einverständnis bestätigt, wie vorher den Beitrag vom eigenen Konto zu nehmen.

Und die anderen Zahlungsweisen?

Mitglieder, die einen Dauerauftrag eingerichtet haben, müssen nichts beachten. Die eigene Bank transformiert die Überweisungsdaten selbständig.

Wir mit Einzelüberweisung zahlt, findet die Daten in unserer nächsten Ausgabe. Barzahler brauchen sich um SEPA nicht zu kümmern und übergeben das Geld wie gewohnt.

Die Bezirksbeauftragten werden mit euch besprechen, was konkret zu tun ist.

(trad. Brandenburg)



Mesaĝo de'l kasisto

Pro la supre menciitaj (IBAN, BIC kaj SEPA) banktrafikaj aferoj, nia kasisto deziras ankaŭ atentigi pri ŝanĝoj koncerne la GEFA-konton, kies numeraro same estas tradukenda.
Ni resumu ĉiujn datojn de konto kaj kasisto:

Nomo:	Karl Bernhard
Adreso:	Sauerbruchstr. 8
	67063 Ludwigshafen
Telefono:	0621 510782
Retpoŝto:	karlbernhard@hotmail.de
Banko:	Sparda-Bank Hessen
IBAN:	DE16500905000000953729
BIC:	GENODEF1S12

Nachricht vom Kassierer

Wegen der oben erwähnten (IBAN, BIC und SEPA) Bankverkehrsangelegenheiten, möchte unser Kassierer auch auf die Änderungen hinweisen, die das GEFA-Konto betreffen.
Lasst uns alle Daten von Konto und Kassierer zusammenfassen:

Name:	Karl Bernhard
Adresse:	Sauerbruchstr. 8
	67063 Ludwigshafen
Telefon:	0621 510782
EMail:	karlbernhard@hotmail.de
Bank:	Sparda-Bank Hessen
IBAN:	DE16500905000000953729
BIC:	GENODEF1S12

El terminologia laboro



Kiel jam en Internacia Fervojisto, ni volas ankaŭ en Fervoja Esperantisto de tempo al tempo informi pri kelkaj ĝenerale interesaj sciindaĵoj el nia terminologia laboro. La hodiaŭa temo koncernas diversajn aparatojn, kiuj en germana lingvo nomiĝas *Ortungsgerät, Kontrollgerät, Fühler, Melder* ktp., sed en angla kaj franca lingvoj havas komunan *nomon detector / détecteur*.
Laŭ PIV, *detektilo* estas aparato aŭ organo por indiki la ekziston de elektromagnetaj ondoj; laŭ Meyer-leksikono, Detektor estas *„allgemein eine Vorrichtung zum Nachweis einer Strahlung (durch Umwandlung in elektrische Signale) oder von sehr schwachen Wechselströmen"*. Evidente la angla / franca difino estas tre pli vasta. PIV orientiĝas – kvankam ne precize – laŭ la malvasta (ekzemple germana) kompreno. Pro tio ni elektis jenajn solvojn por la terminaro de Internacia Fervojunio UIC:

Aus der Terminologiearbeit

Wie schon im Internacia Fervojisto, wollen wir auch im Fervoja Esperantisto von Zeit zu Zeit aus der Terminologiearbeit über einiges Wissenswertes von allgemeinem Interesse berichten. Das heutige Thema betrifft verschiedene Geräte, die im Deutschen *Ortungsgerät, Kontrollgerät, Fühler, Melder* etc. heißen, im Englischen und Französischen aber den gemeinsamen Namen *detector / détecteur* haben.
Nach dem PIV[1] ist ein *„detektilo"* ein Gerät oder Organ zur Anzeige der Existenz elektromagnetischer Wellen, nach dem Meyer-Lexikon *„allgemein eine Vorrichtung zum Nachweis einer Strahlung (durch Umwandlung in elektrische Signale) oder von sehr schwachen Wechselströmen"*. Offensichtlich ist die englische / französische Auslegung erheblich weiter gefasst. PIV orientiert sich – obwohl nicht genau – an dem engen (beispielsweise deutschen) Verständnis. Wir haben daher für das Fachwörterbuch des Internationalen Eisenbahnverbands UIC die folgenden Lösungen gewählt:

[1] Plena Ilustrita Vortaro: Esperanto-Enzyklopädie

- Heißläufermelder:.....trovilo por varmiĝintaj radakslagroj
- Vorrichtung zum Orten von vom Wagen herabhängenden Teilen:.....trovilo por profiltransiraj difektaĵoj ĉe vagono
- Schienenbruchkontrollgerät: .....kontrolilo por relrompiĝo
- Spannungsfühler:.....tensio-avertilo
- Zugschlussmelder (Vorrichtung):.....trajnfina indikilo
- Gerät zur Ortung von Hindernissen:.....lokalizilo por obstakloj

Guido Brandenburg, Heinz Hoffman (trad. Brandenburg)

Multkolora vivo en germanaj stacioj – ekzemple Westfalenbahn



Ligoj por regiona trafiko en Nordrejn-Vestfalio
Zweckverbände Nahverkehr in Westfalen

Vi memoras: Daŭra malkontento pri la situacio de la fervojo kun kontinue malkreskanta kvoto en komparo kun surstrata trafiko kaj kreskanta deficito, la neceso kunfandi du ŝtatajn fervojojn kaj la postulo pri komuna eŭropa trafikmerkato preparis la grundon por aliri la projekton “fervoja reformo”.

La rezulto enkondukita en 1994 unuflanke formis entreprenon el ŝtata administracio kaj pretendis elpuŝi la politikon el ekonomiaj decidoj. Aliflanke ĝi per la divido en infrastukturan parton kaj trafikan parton kreis la kondiĉojn por allasi konkurencon sur la fervojaj trakoj. Ĉiu fervojtrafika entrepreno havas kontraŭ pago de difinita kotizo la rajton oferti transportojn sur la trakoj de la germana fervojo. En vartrafiko kaj en la longdistanca persontrafiko la efiko ne estas tiel okulfrapa – alie en mallongdistanca trafiko. La ŝtato transdonas la buĝetojn por la mallongdistan-

Vielfarbiges Leben in deutschen Bahnhöfen – z.B. Westfalenbahn

Ihr erinnert euch: Eine fortdauernde Unzufriedenheit mit der Lage der Bahn mit einer stetig abnehmenden Quote im Vergleich zum Straßenverkehr und einem zunehmenden Defizit, die Notwendigkeit zwei Staatsbahnen zu verschmelzen und die Forderung nach einem gemeinsamen europäischen Verkehrsmarkt hat das Terrain bereitet, das Projekt „Bahnreform“ anzugehen.

Das Ergebnis formte mit seiner Einführung in 1994 ein Unternehmen aus einer staatlichen Behörde und gab vor, die Politik aus den Wirtschaftsentscheidungen zu hinauszudrängen. Andererseits schuf sie mit der Teilung in einen Infrastrukturteil und einen Verkehrsteil die Bedingungen, um eine Konkurrenz auf den Eisenbahngleisen zuzulassen. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen hat gegen Zahlung einer definierten Gebühr das Recht Transporte auf den Gleisen der Deutschen Bahn anzubieten. Im Güterverkehr und im Fernverkehr ist die Wirkung nicht so augenfällig – anders im Nahverkehr. Der Staat übergibt das Budget für den Nahverkehr den Bundesländern, welche ihrerseits in eigener Verantwortung über die Verwendung entschei-den. Genauer bestellen vom Land beauftragte Institutionen Transporte einer bestimmten Art, Menge und Qualität. Schienentransport für eine bestimmte Strecke wird gewöhnlich nach öffentlicher Ausschreibung für einen Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren bestellt. Die Liste der anerkannten Eisenbahnverkehrsunternehmen umfasst

ca trafiko al la federaciaj landoj, kiuj siaflanke en propra respondeco decidas pri la uzo. Pli precize, de la lando komisiitaj institucioj mendas transporton kun certa speco, kvanto kaj kvalito. Reltransporto por difinita itinero kutime post publika adjudiko estas mendata por tempo de dek ĝis dekkvin jaroj. La listo de agnoskitaj reltrafikaj entreprenoj ampleksas aktuale pli ol 400 nomojn. Ofte formiĝas grupoj, kiuj por plibonigi siajn ŝancojn kumulas rimedojn kaj komune ofertas.

Tiel ĉirkaŭrigardante en la grandaj stacioj oni vidas multkoloran bildon formitan el trajnoj plej diverse aspektantaj. En mia najbara urbo Münster mi regule observas vagonojn de NordWestBahn, eurobahn, WestfalenBahn kaj DB Regio.

Al la stacio de Bad Salzuflen, la loko de la GEFA-jarkunveno 2014 (ni atentigis pri tio) ekskluzive veturas trajnoj de WestfalenBahn. WestfalenBahn GmbH fondiĝis en la jaro 2005 kun helpo de kvar entreprenoj, kiuj posedas po 25 procentojn: moBiel GmbH en Bielefeld (apartenanta al Stadtwerke Bielefeld), Mindener Kreisbahnen GmbH en Minden (parto de MKB-Unternehmensgruppe Minden), Abellio GmbH en Essen (apartenanta al Abellio Group, entrepreno el Britio) kaj Verkehrsbetriebe Extertal GmbH en Extertal (siaflanke en kunposedo de la distriktoj Lippe kaj Schaumburg kaj de la urbo Rinteln).

Laŭ propra indiko WestfalenBahn okupas 129 kunlaborantojn. Per elektraj motorvagonoj tipo FLIRT (trielementa, longa 58,2 m kun 181 sidlokoj kaj kvinelementa, longa 90 m kun 300 sidlokoj) konstruita de firmao Stadler la entrepreno servas de post decembro 2007 sur kvar regionaj linioj en Vestfalio, nome

RB 61 – Wiehengebirgsbahn (Bentheim-Rheine-Osnabrück-Bünde-Herford-Bielefeld)
RB 65 - Ems-Bahn (Münster-Rheine)
RB 66 - Teuto-Bahn (Münster-Osnabrück)
RB 72 - Ostwestfalen-Bahn (Herford-Lage-Altenbeken-Paderborn)

Guido Brandenburg

aktuell mehr als 400 Namen. Oft formieren sich Gruppen, die zur Verbesserung ihrer Chancen ihre Mittel kumulieren und gemeinsam anbieten.

Deshalb sieht man in größeren Bahnhöfen, wenn man sich umschaut, ein vielfarbiges Bild gebildet aus Zügen mit höchst unterschiedlichem Aussehen. In meiner Nachbarstadt Münster beobachte ich regelmäßig Wagen von NordWestBahn, eurobahn, Westfalen-Bahn und DB Regio. Zum Bahnhof Bad Salzuflen,



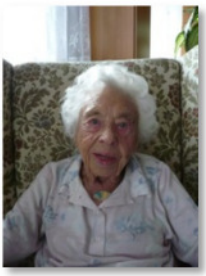
dem Ort der GEFA-Jahresversammlung 2014 (wir hatten darauf hingewiesen) fahren ausschließlich Züge der WestfalenBahn. Die WestfalenBahn GmbH gründete sich 2005 mit Hilfe von vier Unternehmen, die jeweils 25 Prozent halten: moBiel GmbH in Bielefeld (den Stadtwerken Bielefeld zugehörig), Mindener Kreisbahnen GmbH in Minden (Teil der MKB-Unternehmensgruppe Minden), Abellio GmbH in Essen (der Abellio Group zugehörig, einem Unternehmen in Großbritannien) und die Verkehrsbetriebe Extertal GmbH in Extertal (ihrerseits im Mitbesitz der Kreise Lippe und Schaumburg, sowie der Stadt Rinteln)

Nach eigenen Angaben beschäftigt die WestfalenBahn 129 Mitarbeiter. Mit elektrischen Triebwagen der Bauart FLIRT (dreiteilig, 58,2 m lang mit 181 Sitzplätzen und fünfteilig, 90 m lang mit 300 Sitzplätzen) gebaut von Firma Stadler fährt sie seit Dezember 2007 auf vier Regionalstrecken in Westfalen, namentlich

RB 61 – Wiehengebirgsbahn (Bentheim-Rheine-Osnabrück-Bünde-Herford-Bielefeld)
RB 65 - Ems-Bahn (Münster-Rheine)
RB 66 - Teuto-Bahn (Münster-Osnabrück)
RB 72 - Ostwestfalen-Bahn (Herford-Lage-Altenbeken-Paderborn)

(trad. Brandenburg)

Elfriede Kruse baldaŭ 100-jariĝos



Ankaŭ se ne decas gratuli antaŭ la okazo, ni kompreneble rajtas anonci ĝin: La dekstra mano de Joachim Gießner, atestantino pri la historio de la asocio, elkora esperantistino, modelo por sennombraj samideanoj la 13.03.2014 festos la centan datrevenon de sia naskiĝo. Anstataŭ varmaj salutvortoj ni citu Dr. Robb Kvasnak, konaton de ŝi el Florida (Usono), klarigantan kio karakterizas Esperantiston.

“Esperanto is like all groups of people in most ways. One of the most beautiful people I know, my "Esperanto mother", who is 99 years old now and will be 100 in March, has been my inspiration and my guiding star. At her age, she is now interested in homaranismo and after learning more about it, I am too. She learned about E after the Nazi reign in Germany, where she was living. It was like a door opening for her to meet foreigners and go to foreign countries and be accepted. She helped at Bona Espero three different times, she visited Japan and China and Egypt and the USA and almost all of the countries in Europe. And she helped me as a foreign student in Germany and countless others – selflessly and with the kind of love that Esperanto represents for me. Her name: Elfriede Kruse. If you have ever met her, you will understand what I mean. And is she strange? No more than most of us. She worked for the German Railroad all of her life - not in academia. Esperanto is her only second language but she speaks it with an elegance and gentleness that melts your heart. If you really want to know a role model in Esperanto, she is it.”

Dr. Robb Kvasnak in (http://sk.lernu.net/komunikado/forumo/temo.php?t=15005&p=8)

Elfriede Kruse wird bald 100 Jahre

Auch wenn es sich nicht schickt, vor dem Anlass zu gratulieren, dürfen wir ihn selbstverständlich ankündigen: Die rechte Hand von Joachim Gießner, Zeugin der Verbandsgeschichte, Esperantistin von Herzen, Modell für zahllose Gleichgesinnte, wird am 13.03.2014 die hundertste Wiederkehr ihrer Geburt feiern. Lasst uns an Stelle warmer Grußworte Dr. Robb Kvasnak zitieren, einen ihrer Bekannten aus Florida (USA), bei der Erklärung, was einen Esperantisten ausmacht.

„Esperanto [-Sprecher] sind meist wie alle Gruppen von Menschen. Eines der eindrucksvollsten [Beispiele], das ich kenne, ist meine "Esperanto-Mutter", die jetzt 99 Jahre alt ist, und 100 wird im März. [Sie] war meine Inspiration und mein Leitstern. In ihrem Alter ist sie jetzt interessiert am kosmopolitischen Humanismus. Und je mehr ich darüber lerne bin ich es auch. Sie hörte von Esperanto nach der Nazi-Herrschaft in Deutschland, wo sie lebte. Es war wie ein Türöffner für sie, um Ausländer zu treffen und ins Ausland zu gehen und dort akzeptiert zu werden. Sie war dreimal in Bona Espero,um dort zu helfen. Sie hat Japan, China, Ägypten und die USA besucht und fast alle Länder in Europa. Und sie hat mir geholfen, als ausländischem Student in Deutschland und unzähligen Anderen - selbstlos und mit der Art von Liebe, für die Esperanto für mich steht. Ihr Name : Elfriede Kruse. Wenn Sie sie je getroffen haben, werden Sie verstehen, was ich meine. Und ist sie seltsam? Nicht mehr als die meisten von uns. Sie arbeitete für die Deutsche Bahn ihr ganzes Leben - und nicht an einer Universität. Esperanto ist ihre einzige zweite Sprache, aber sie spricht es mit einer Eleganz und Sanftheit, die das Herz schmelzen lässt. Wenn Sie wirklich ein Vorbild in Esperanto wissen wollen, so ist sie es.“

(trad. Brandenburg)



Gratuladreso: Elfriede Kruse, Seniorenzentrum Martha-Marie, Stadenstraße 93, 90491 Nürnberg

Fervojo en trilanda angulo

Eisenbahn im Dreiländereck



La stacio Eichenberg en la jaro 1995.
(Foto Walter Ullmann)

Der Bahnhof Eichenberg im Jahr 1995.
(Foto Walter Ullmann)

Temas pri la dutraka fervoja linio, kiu ekde 1872 de la stacio Eichenberg (Hesio) kondukas al la oriento, nome al Arenshausen, Nordhausen kaj Halle. La triangulo estas la kunigo de la federaciaj landoj Malsupra Saksio, Turingio kaj Hesio. La linio havis gravan signifon por pasaĝer- kaj vartrafiko en la direkto okcidento – oriento kaj inverse.

Unue ekzistis ekde 1867 en la regiono flanka linio de la nordo (Göttingen) al la direkto de Arenshausen, kiu ne tuŝis Eichenberg. Sed tiu linio nur ekzistis ĝis 1884, kvankam per tio oni evitis la trajnŝanĝon en Eichenberg. La trako de tiu linio estis poste uzita kiel branĉtrako por tiea brikfarejo, kiu post la milito ne plu ekzistas. Sed la iama trako estis dum jardekoj ankoraŭ videbla en la tereno.

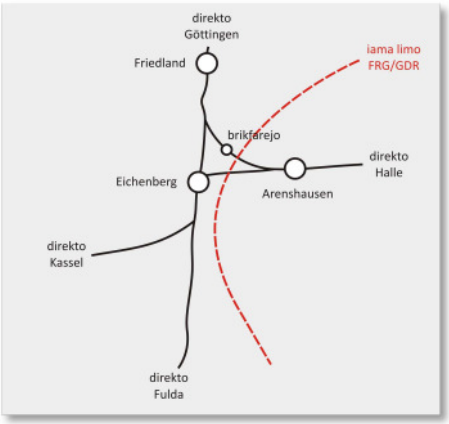
Ekde 1876 iris tra Eichenberg dum multaj jaroj la ĉefa itinero de Hamburg al Frankfurt (M) resp. Würzburg, ĝis oni konstruis en la okdekaj jaroj de la lasta jarcento la novan

Es geht um eine zweigleisige Eisenbahnstrecke, welche seit 1872 vom Bf Eichenberg (Hessen) nach Osten führt, namentlich nach Arenshausen, Nordhausen und Halle. Das Dreieck bildet die Berührung der Bundesländer Niedersachsen, Thüringen und Hessen. Die Linie hatte eine wichtige Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr in der Richtung West – Ost und umgekehrt.

Erst existierte seit 1867 einen Nebenbahn von Norden (Göttingen) in Richtung Arenshausen, die Eichenberg nicht berührte. Diese Linie gab es aber nur bis 1884, obwohl man damit das Umsteigen in Eichenberg vermied. Das Gleis dieser Strecke wurde später als Anschlussgleis für die dortige Ziegelei genutzt, die es seit dem Krieg aber nicht mehr gibt. Das ehemalige Gleis war aber noch für Jahrzehnte im Gelände sichtbar.

Seit 1876 ging durch Eichenberg für viele Jahre die Hauptverbindung von Hamburg

rapid-linion de Würzburg al Kassel kaj Hannover. Do oni konstruis la linion de Eichenberg al Arenshausen en la jaro 1872 kaj tiel Eichenberg fariĝis grava fervoja nodo nacia.



Ĝuste inter tiuj du lokoj estas la limo inter Hesio kaj Turingio, kiu fariĝis 1945 la limo inter du okupataj teritorioj kaj poste inter la du germanaj ŝtatoj kaj du fervojaj retoj. La lasta trajno veturis inter ambaŭ stacioj je la 24.7.1945, do ĝis kiam la soveta armeo okupis ankaŭ Turingion. Kelkfoje estis traktita ĉe postaj konferencoj de la du fervojoj la remalfermo de la linio, postulata de ambaŭ flankoj je diversaj datoj, sed tio neniam okazis. Dum multaj jaroj, kiam oni veturis sur la nord-suda linio oni vidis dum la traveturo de Eichenberg en orienta direkto limturon de la GDR sur altaĵo. En Eichenberg okazis ĝis 1949 la kontrolo de la tielnomataj interzonaj pasportoj por personoj inter la brita kaj usona zonoj. La aliro de la soveta zono okazis tiel, ke oni veturis el la oriento ĝis Arenshausen kaj daŭrigis surstrate al Eichenberg, ofte al la loko Friedland, kie oni ĝuste pro la renkonto de la tri zonoj instalis ejon por rifuĝintoj kaj liberigitaj militkaptitoj.

La iamaj trakoj en Eichenberg direktite al Arenshausen servis ekde 1945 dum multaj jaroj kiel tirmanovraj trakoj. Oni uzis la trakojn ankaŭ por parkado de difektitaj tendroj kaj lokomotivoj. Tie estis okazinta post la disdivido de la lando, ke oni tiris kelkajn difektinach Frankfurt (M.) bzw. Würzburg, bis man in den 80-er Jahren des letzten Jahrhunderts die neue Schnellfahrstrecke von Würzburg nach Kassel und Hannover baute. Man baute also im Jahr 1872 die Strecke von Eichenberg nach Arenshausen, und Eichenberg wurde so zu einem wichtigen nationalen Eisenbahnknoten. Genau zwischen diesen zwei Orten verläuft die Grenze zwischen Hessen und Thüringen, welche 1945 zur Grenze zwischen zwei besetzten Gebieten und später zwischen zwei deutschen Staaten und zwei Eisenbahnnetzen wurde. Der letzte Zug zwischen beiden Bahnhöfen fuhr am 24.07.1945, also bis die sowjetische Armee auch Thüringen besetzte. Einige Male wurde bei späteren Konferenzen der beiden Eisenbahnen die Wiedereröffnung der Strecke erörtert, wie es beide Seiten zu verschiedenen Zeitpunkten forderten. Aber es geschah nie. Viele Jahre sah man, wenn man auf der Nord-Süd-Strecke fuhr, bei der Durchfahrt von Eichenberg in östlicher Richtung einen DDR-Grenzturm auf einer Anhöhe. In Eichenberg geschah bis 1949 die Kontrolle der sogenannten Interzonen-Pässe für Personen zwischen der britischen und der amerikanischen Zone. Der Zugang in die sowjetische Zone erfolgte so, dass man von Osten nach Arenshausen fuhr und die Reise dann auf der Straße nach Eichenberg fortsetzte, oft zum Ort Friedland, wo man eben wegen des Zusammentreffens der drei Zonen einen Raum für Flüchtlinge und entlassene Kriegsgefangene einrichtete.

Die ehemaligen Bf-Gleise in Eichenberg in Richtung Arenshausen dienten von 1945 an für viele Jahre als Ausziehgleise. Man nutzte die Gleise auch zur Abstellung defekter Tender und Lokomotiven. Es geschah dort auch nach der Teilung des Landes, dass man einige schadhafte Tender und Lokomotiven von der westlichen auf die östliche Seite zog, man also die DB bestahl, weil es sich ja um wertvollen Metallschrott handelte. Man verhinderte das später dadurch, dass man in beiden Gleise ein Gleisjoch ausbaute.

Nach der Öffnung der Grenze zwischen bei-

tajn tendrojn kaj lokomotivojn el la okcidenta al la orienta, do oni priŝtelis la DB, ĉar temis ja pri valora metalrubo. Tion oni poste malhelpis tiel, ke oni deprenis el ambaŭ trakoj po unu trakparto premuntita.

Post la malfermo de la limo inter ambaŭ germanaj ŝtatoj oni laboris, por ligi la du retojn, unue je tiu itinero, ĉar la distanco inter ambaŭ stacioj estas nur ĉirkaŭ 3,5 km. Kiam la aŭtoro vizitis je la 23.5.90 la stacion Arenshausen, oni tie preparis la finkonstruon por la malfermo je la posta tago (horarŝanĝo), sed nur unutrake. Interese estas ke por komenci la laborojn oni devis depreni limfoston de la iama trako, kvankam la limo je ankoraŭ ekzistis, ĉar ĝuste tie ĝi estis instalita. 1994 la linio fariĝis dutraka kaj estis elektrizita kaj eĉ IC-trajnoj veturis al Nordhausen kaj pluen, kiel la aŭtoro spertis en la jaro 1995, sed la trajno estis malplena kaj verŝajne pro tio nuntempe tie trafikas nur regionaj trajnoj. Intertempe oni ankaŭ ebligis per konstruo de plua trako en Eichenberg la rektan veturon de Arenshausen al Göttingen kaj inverse por eviti la ŝanĝon de veturdirekto, sed tiun eblecon nur uzas vartrajnoj.

den deutschen Staaten arbeitete man daran, die beiden Netze zu verbinden, zuerst an diesem Fahrweg, weil die Entfernung zwischen beiden Stationen nur etwa 3,5 km betrug. Als der Autor am 23.05.90 den Bahnhof Arenshausen besuchte, bereitete man die Fertigstellung vor für die Eröffnung am darauf folgenden Tag (Fahrplanwechsel), jedoch nur eingleisig. Interessant ist, dass zum Baubeginn man den Grenzpfosten auf der ehemaligen Strecke entfernen musste obwohl die Grenze noch existierte, weil er gerade dort gesetzt war. 1994 wurde die Strecke zweigleisig und elektrifiziert, und sogar IC-Züge fuhren nach Nordhausen und weiter, wie der Autor im Jahr 1995 bemerkte. Aber der Zug war leer, und vermutlich deshalb verkehren dort heute nur noch Regionalzüge. Inzwischen hat man durch den Bau eines weiteren Gleises in Eichenberg die Durchfahrt von Arenshausen nach Göttingen und umgekehrt ermöglicht, um einen Fahrtrichtungswechsel zu vermeiden. Diese Möglichkeit nutzen jedoch nur Güterzüge.

Walter Ullmann (trad. Brandenburg)

Vespera paco

Silentas mond-bruado,
Samkiel dormus ĝi,
Nek ploro nek ridado
Aŭdeblas tie ĉi.
Samkiel infaneto
Ensonĝe foliar',
Parolas, lulkanteto
Ĝi estas por ŝafar'.
Vilaĝo en mallumo
Nun kuŝas kaj nebul',
Aŭdeblas nur voĉumo
De iu fora ul'.
Bovaro gres-manĝanta
Aŭdeblas tie ĉi,
Kaj eĉ lepor' dormanta
Jen kuŝas apud mi.



Abendfreden

De Welt is rein so sachen,
As leeg se deep in Drom,
Man hört ni weenn noch lachen,
Se's lisen as en Bom.
Se snackt man mank de Bläder
As snack en Kind in Slap,
Dat sünd de Wegenleder
Vör Köh un stille Schap.
Nu liggt dat Dörp in Dunkeln
Un Newel hangt dervör,
Man hört man eben munkeln,
As keem't vun Minschen her.
Man hört dat Veh int Grasen,
Un Allens is in Fred,
Sogar en schüchtern Hasen
Sleep mi vör de Föt.



Sen bruo, sen kverelo
Nun preĝu ĉiuj ni.
Jen paco de l' ĉielo –
Nin aŭdu, kara Di'!

traduko: Manfred Retzlaff

Das wul de Himmelsfreden
Ahn Larm un Strit un Spott,
Dat is en Tid tum Beden –
Hör mi, du frame Gott!

Klaus Groth

Kun bedaŭro ni anoncas la morton de niaj fidelaj membroj:	Mit Bedauern zeigen wir den Tod unserer treuen Mitglieder an:
15.11.2013 Benno Sünkel el Lichtenfels en aĝo de 87 jaroj	15.11.2013 Benno Sünkel aus Lichtenfels im Alter von 87 Jahren
09.10.2013 Max Purschke el Rüsselsheim en aĝo de 88 jaroj	09.10.2013 Max Purschke aus Rüsselsheim im Alter von 88 Jahren
04.12.2013 Alfred Engroff el Weiterstadt en aĝo de 85 jaroj	04.12.2013 Alfred Engroff aus Weiterstadt im Alter von 85 Jahren
28.12.2013 Franz Okelmann el Bayreuth en aĝo de 100 jaroj	28.12.2013 Franz Okelmann aus Bayreuth im Alter von 100 Jahren

Redaktofino por FE 2/2014 estos la 15.05.2014	Redaktionschluss für FE 02/2014 ist 15.05.2014
Eldono: Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M. Redakcio: Guido Brandenburg Adreso: Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt Telefono: 02508-9107 Fakso: 02508-984511 Retpoŝto: fervoja.esperantisto@t-online.de	Herausgabe: Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M. Redaktion: Guido Brandenburg Adresse: Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt Telefon: 02508-9107 Fax: 02508-984511 Email: fervoja.esperantisto@t-online.de
Donacoj estas bonvenaj sur konto: Nomo Karl Bernhard GEFA IBAN: DE16500905000000953729 BIC: GENODEF1S12	Spenden sind willkommen auf dem Konto: Name Karl Bernhard GEFA IBAN: DE16500905000000953729 BIC: GENODEF1S12