Fervoja Esperantisto

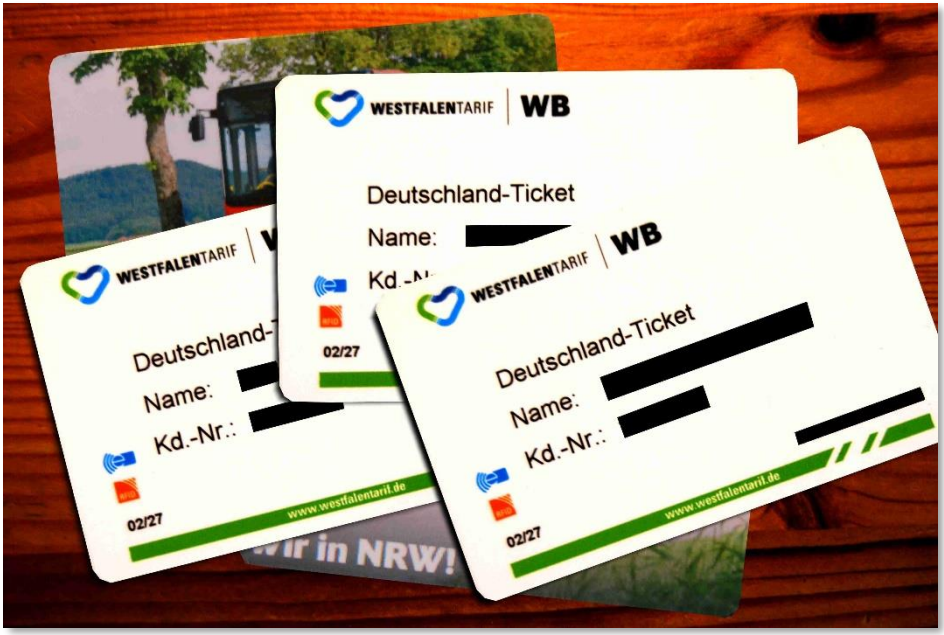
Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio
Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

GE FA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 2 Aprilo - Junio 2023

Bileto por tuta Germanio

Eine Fahrkarte für ganz Deutschland



Ekde la 1-a de Majo validas la tutgermania bileto.
vd. paĝon 3

Seit dem 1. Mai gilt das Deutschlandticket.
s. Seite 3

Karaj gelegantoj 2
Tutgermania bileto 3
Afabla pluveto 5
GEFA-Jarkunveno Bad Salzuflen 11
GEFA-anoncoj, redakcio 12

Liebe Leserinnen und Leser 2
Eine Fahrkarte für ganz Deutschland 3
Freundlicher Nieselregen 5
GEFA-Jahrestreffen Bad Salzuflen 11
GEFA-Mitteilungen, Redaktion 12



Karaj gelegantoj,

„Aĥ, diru nenion!“ mia edzino jam haltigas min ĉe la pordo, kiam deprimite mi revenas de mallonga vizito en la proksima grandurbo kaj volas rakonti pri espero kaj timo en la trajno kaj sur la kajoj. Ŝi tion jam konas, kaj same mian diraĵon pri la fatalismo de trajnvojaĝanto, kiu post ĉiuj paneintaj horaroj iam tutsimple ekiras kaj atendas iun ajn trajnon en la ĝustan direkton. Miaj klopodoj finiĝis ion kontraŭ al la eventuala insultado pri la „Federacia Fervojo“, ĉar ankaŭ (iamaj) internuloj ne plu havas klarigojn por tio, kie kio aparte ĵus misfunkcias kaj kio estas kredinda de la klarigo fare de la robota voĉo en la surkaja laŭtparolilo.

Ni legas ĝin en la gazeto, aŭdas ĝin en televido kaj spertas ĝin proprakorpe: La sistemo fervojo ne plu konformas al siajn propraj pretendoj.

Ke tio neniel ŝanĝas la neceson ĝin uzi, tion mi tie ĉi ne bezonas emfazi. Tiusence la argumento, ke la enkonduko de la tutgermania bileto venas tro frue, kondukas en la malĝustan direkton.

Ja ne nur temas pri la atingo de klimatoceloj. Estas tutsimple demando de prudento redukti la individuan trafikon al la neevitebla minimumo kaj fari la publikan trafikon apoga kolono de la moveblo.

Povas esti ankoraŭ longa vojo kaj sekvi ankoraŭ multaj postuloj al la pasaĝeroj. Niaj klientoj tion scias kaj grandparte ankaŭ pretas tion akcepti. Sed gravaj antaŭkondiĉoj estas fidindaj kaj kredeblaj informoj – kiuj estas je dispono en regejoj kaj disponejoj kaj por kies plukonduko ne necesas aldona ekipaĵo. Malfruiĝanoncoj kiuj komenciĝas per kvin minutoj kaj dumtempe kreskas al horo, klarigoj kiel „prokrastoj en funkciado“ aŭ simple „nuligita -

Liebe Leserinnen und Leser,

"Ach, sag nichts!" stoppt meine Frau mich schon an der Tür, wenn ich niedergeschlagen vom Kurzbesuch in der nahen Großstadt zurück bin und von Hoffen und Bangen im Zug und auf den Bahnsteigen erzählen will. Sie kennt das schon und auch meinen Spruch vom Fatalismus des Eisenbahnfahrers, der nach allen gescheiterten Fahrplänen irgendwann einfach losgeht und auf irgendeinen Zug in die richtige Richtung wartet. Meine Versuche haben geendet, dem allfälligen Geschimpfe über die "Bundesbahn" etwas entgegenzusetzen, weil auch (ehemalige) Insider keine Erklärung mehr dafür haben, wo was im Einzelnen gerade schiefgeht und was an der Begründung der Roboterstimme im Bahnsteiglautsprecher wirklich dran ist.

Wir lesen es in der Zeitung, hören es im Fernsehen und erfahren es am eigenen Leib: Das System Bahn genügt seinen eigenen Ansprüchen nicht mehr.

Dass sich dadurch nichts an der Notwendigkeit ändert, es zu nutzen, das brauche ich hier nicht zu betonen. Insofern führt die Argumentation, die Einführung des Deutschland-Tickets komme zu früh, in die falsche Richtung.

Es geht ja nicht allein um das Erreichen der Klimaziele. Es ist einfach eine Frage der Vernunft, den Individualverkehr auf das unvermeidliche Mindestmaß zu reduzieren und den öffentlichen Verkehr zur tragenden Säule der Mobilität zu machen.

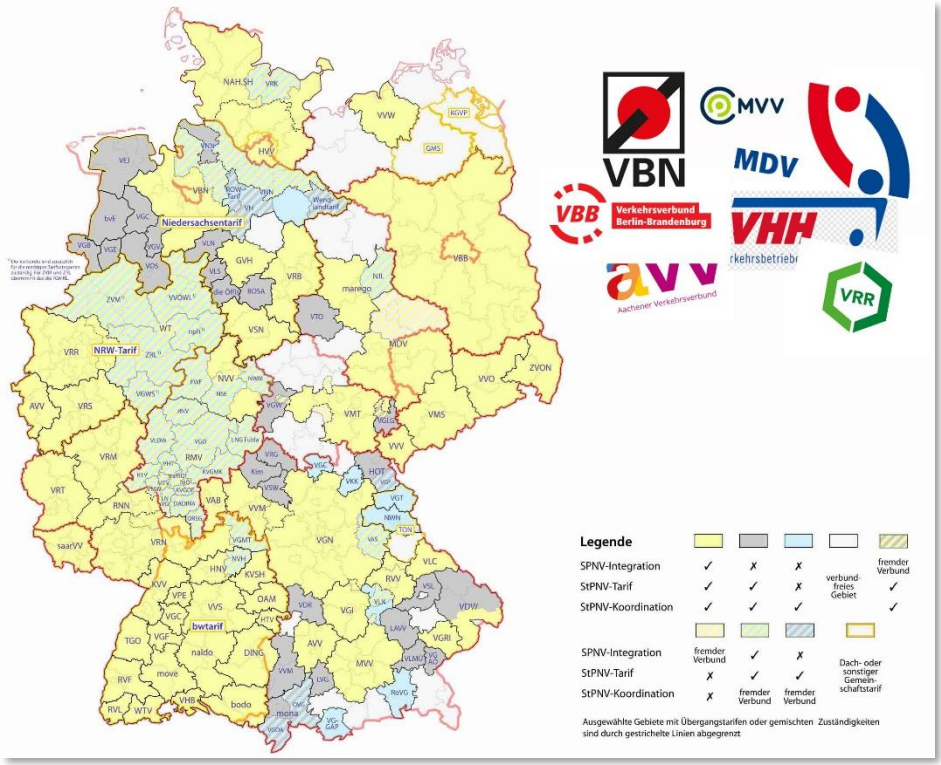
Es mag noch ein langer Weg sein und den Fahrgästen vieles zuzumuten sein. Unsere Kunden wissen das und sind zum Großteil auch bereit, das hinzunehmen. Wichtige Voraussetzungen dafür sind aber verlässliche und plausible Informationen – die verfügbar sind in Stellwerken und Betriebszentralen und für deren Weiterleitung es keiner zusätzlichen Ausrüstung bedarf. Verspätungsankündigungen, die mit fünf Minuten beginnen und sich im Laufe der Zeit auf eine Stunde verlängern,

ni petas pardonon“ ne kontribuas al la necesa komprenemo. Tie ni povas esence pliboniĝi.

Guido Brandenburg

Begründungen wie „Verzögerungen im Betriebsablauf“ oder schlicht „fällt leider aus - wir bitten um Entschuldigung“ tragen nicht zum notwendigen Verständnis bei. Da können wir noch erheblich besser werden.

Guido Brandenburg



La publikan trafikon dividas inter si pli ol 60 tarifaj kaj trafikaj distriktoj.
Den öffentlichen Nahverkehr teilen sich mehr als 60 Verkehrs- und Tarifverbünde.
(Fonto/Quelle: Chumwa, WikiMedia)

Tutgermania bileto

Ĉu ĝi estas esenca novaĵo? Nepre! Tute egale ĉu ni estas multvojaĝantoj je grandaj distancoj aŭ ĉu ni kutimas resti en la propra aglomera zono. La oferto, per unusola bileto akiri la rajton uzi ĉiun ajn regionan trajnon, enurban aŭtobuson, tramon, metroon aŭ subteran fervojon en Germanio, ĝi estas komparebla nur kun la instalo de tarifdistriktoj en la 1960-aj

Eine Fahrkarte für ganz Deutschland

Ist sie eine wesentliche Neuigkeit? Unbedingt! Völlig gleichgültig, ob wir Vielreisende auf langen Strecken sind, oder eher im eigenen Ballungsraum bleiben. Das Angebot, mit einer einzigen Fahrkarte das Recht zu erwerben, jeden beliebigen Regionalzug, jeden Stadtbus, jede Straßenbahn, S-Bahn oder U-Bahn in Deutschland zu benutzen, ist nur mit der

jaroj, kiuj unuafoje ebligis uzi diversajn trafikilojn sinsekve sen ĉiam bezoni novan permesilon. Nur, ke tio iam estus ebla tra la tuta respubliko, mi ne estus kuraĝinta aŭguri.



Unu el multaj regionaj biletaŭtomatoj,
einer von vielen regionalen Ticket-Automaten
Foto: Grzegorz W. Tężycki, WikiMedia

La avantaĝoj estas evidentaj. Ĉiu spertis iam la komplikaĵojn dum transiro de distrikta limo, kie finiĝas valido de la propra bileto, ne estas aŭtomato aŭ validiga stampilo en la trajno kaj antaŭe ne eblis aĉeti bileton por itinero komencanta en fremda distrikto. Aŭ se planante vojaĝon temas eltrovi ĉu la vojoj antaŭ komenco kaj post fino de la longdistanca itinero estas inkluditaj en la propra bileto.

Por ĉiu posedanto de regiona distrikta bileto la nova oferto signifas enorman plusvaloron, eble eĉ je malpli alta kosto. Resume ĝi estas nepre rekomendinda afero kaj meritas vastan distribuon.

La bileto ne (aŭ nur kiel regiona escepto ĝis la fino de 2023) ekzistas en papera formo.

Ĝi estas havebla kiel poŝtelefona aplikaĵo „Deutschlandticket App“, kio postulas alŝuton, Einrichtung der Verkehrsverbünde in den 1960-er Jahren zu vergleichen, die erstmalig ermöglichten, verschiedene Verkehrsmittel nacheinander zu benutzen, ohne jedesmal eine neue Erlaubnis zu brauchen. Nur, dass das irgendwann durch die ganze Republik möglich wäre, hätte ich nicht voraussagen mögen.

Die Vorteile sind offensichtlich. Jeder hat die Komplikationen erlebt beim Überschreiten einer Verbundgrenze, an der die Gültigkeit der eigenen Fahrkarte endet, kein Automat oder Entwerter im Zug ist und es nicht möglich war, vorher eine Karte für eine Strecke zu kaufen, die im fremden Verbund beginnt. Oder wenn bei der Planung einer Reise herauszufinden ist, ob die Wege vor Anfang und nach Ende der Fernverkehrsstrecke im eigenen Fahrausweis eingeschlossen sind.

Für jeden Inhaber eines regionalen Netztickets bedeutet das neue Angebot einen enormen Mehrwert, möglicherweise sogar zu geringeren Kosten. Insgesamt ist es eine unbedingt empfehlenswerte Sache und verdient eine weite Verbreitung.

Die Fahrkarte gibt es nicht (oder nur als regionale Ausnahme bis zum Ende 2023) in Papierform.



Muntobildo/Collage: Brandenburg

Sie ist erhältlich als Smartphone-App „Deutschlandticket-App“, was das Herunterladen, Installieren und Registrieren erfordert und natürlich einen ausreichend geladenen Akku.

instalon kaj registriĝon kaj kompreneble sufiĉe ŝargitan akumulatoron.
Kiu ne disponas pri poŝtelefono aŭ preferas ion konserveblan inter la identigaj kartoj povas mendi la bileton ĉe unu el la regiontrafikaj servantoj (ekz. DB Regio). Tiam ĝi estas senkontaktila plasta karto kun radiofrekvenca ĉipo.
La bileto estas havebla nur per abono, kiu tamen estas nuligebla ĉiumonate. La enkonduka prezo estas 49,-€. Ĝi sendube altiĝos en la sekvontaj jaroj sed restos bona investo – por ĉiu kiu trovas publikan trafikon ĉirkaŭ sia loĝloko. Bedaŭrindaj nur estas kiuj tion ne havas. Tiuj krom la izolita situo havas plian malavantaĝon ne profiti de io, kion li kunfinancas per siaj impostoj.

Guido Brandenburg

Wer über kein Smartphone verfügt oder etwas vorzieht, was man bei den Ausweisen aufbewahrt, kann das Ticket bei einem der regionalen Verkehrsanbieter bestellen (z.B. DB Regio). Dann ist es eine kontaktlose Plastikkarte mit einem RFID-Chip.
Die Fahrkarte ist nur im Abonnement zu haben, das aber monatlich gekündigt werden kann. Der Einführungspreis ist 49,- €. Er wird sich zweifellos in den kommenden Jahren erhöhen, bleibt aber eine gute Investition – für jeden, der öffentlichen Verkehr um seinen Wohnort herum vorfindet. Bedauernswert sind nur die, die das nicht haben. Sie haben neben der isolierten Lage den weiteren Nachteil, nicht von etwas zu profitieren, das sie durch ihre Steuern mitfinanzieren.

(trad. Brandenburg)

Afabla pluveto



Jen estis la kongresejo.
Das war das Kongresszentrum.

Antaŭ la fenestro pasas malseka tramo. Diversmaniere ŝirmitaj homoj kun klinitaj kapoj strebadas al siaj celoj dum ĉion komentas afabla pluveto. Dum la lasta matenmanĝo en la hotelbistroo estas tempo por iom pripensi la pasintajn tagojn en Antverpeno.
La IFK por mi estis la unua granda Esperantoarangô de la jaro 2023 – grandaj tial atendoj kaj sopiroj pri la familieca atmosfero kaj komunaj aventuroj inter esperantistaj geamikoj. Ĉu pravigitaj? Kia demando!

Freundlicher Nieselregen

Vor dem Fenster fährt eine nasse Straßenbahn vorbei. Verschieden beschirmte Menschen streben mit geneigten Köpfen zu ihren Zielen, alles kommentiert von einem freundlichen Nieselregen. Beim letzten Frühstück im Hotel-Bistro ist Zeit, um etwas über die vergangenen Tage in Antwerpen nachzudenken.
Der IFK (Internationaler Eisenbahner-Kongress) war für mich die erste große Esperanto-Veranstaltung des Jahres 2023 – groß waren deshalb die Erwartungen und die Sehnsucht nach familiärer Atmosphäre und gemeinsamen Abenteuern unter Esperanto-Freunden. Erfüllt? Welche Frage!
Eingeladen hatten uns die Eisenbahnfreunde aus Belgien, eine neugegründete Runde, die sich geweigert hatte, das stille Verschwinden der ehemaligen BEFA, dem Landesverband de IFEF, zu akzeptieren und einen Neubeginn beschlossen hatte, mit anderem Namen. Die Vertreter machten schon vor einem Jahr in Beroun bei der Einladung zu dieser Kongresswoche auf die voraussichtliche Überflutung durch niederländische Touristen aufmerksam und das Problem, Hotelzimmer und ein pas-

Invitis nin la fervojamikoj el Belgio, novfondita rondo, kiu rifuzis akcepti la silentan forvaporiĝon de la iama BEFA, la landa asocio de IFEF, kaj decidis novkomencon kun alia nomo. La reprezentantoj dum la invito al tiu kongresa semajno antaŭ unu jaro en Beroun jam atentigis pri la antaŭvidebla inundo flanke de nederlandaj turistoj kaj la problemo trovi hotelĉambrojn kaj konvenan kongresejon. Ĉambron tamen mi trovis facile kaj la kongresejo – moderna junulargastejo en la centra kvartalo Sint-Andries - fakte plenumis preskaŭ ĉiujn dezirojn. Disponeblis unu salono por prelegoj, kunsidoj kaj atelieroj, alia salono por kurso kaj libroservo kaj la manĝejo por la vespera programo.



Anna demonstras al Denise sian multflankan promenbastonon.
Anna demonstriert Denise ihren vielseitigen Gehstock.

Sed ni komencu per la eksterdomaj programeroj:
Unue menciendas la solena malfermo en proksima subcentro de la Thomas More Universitato, ne nur solena sed vera ĝuo danke al la talento de Aude Van De Keere ĉe la koncertpiano. Ĉu Chopin, ĉu Rachmaninov jam mi ne memoras, tamen la enorman efikon de ŝia ludo al la tuta publiko. Ne eĉ falantan pinglon eblis aŭdi dume, des pli la aplaŭdon post ŝiaj prezentoj. La muziko resonis ankoraŭ longe en la konversacioj dum la perfekte aranĝita bufedo.
Necesis decido inter urba promeno kaj vizito de la stacidomo, por fervojisto ne nepre malsendes Kongresszentrum zu finden. Ein Zimmer hatte ich trotzdem leicht gefunden und das Kongresszentrum – eine moderne Jugendherberge im zentralen Viertel Sint-Andries – erfüllte tatsächlich fast alle Wünsche. Verfügbar war ein Raum für Vorträge, Sitzungen und Workshops, ein anderer Raum für einen Kurs und den Bücherdienst und der Speisesaal für das Abendprogramm.
Aber lasst uns mit den Programmpunkten außer Haus beginnen:
Zuerst ist die feierliche Eröffnung in der nahen Außenstelle der Thomas More Universität zu nennen, nicht nur feierlich, sondern ein wahrer Genuss dank des Talents von Aude Van De Keere am Konzertflügel. Ob Chopin oder Rachmaninov, daran erinnere ich mich schon nicht mehr, wohl aber an die enorme Wirkung ihres Spiels auf das ganze Publikum. Keine Stecknadel war dabei zu hören, umso mehr der Applaus nach ihren Beiträgen. Die Musik klang noch lange nach in den Gesprächen beim perfekt angerichteten Buffet.



Stacio Antverpeno Centra, ebeno -1,5:
Ella jam estas sur la rulŝtuparo.
Bahnhof Antwerpen Centraal, Ebene -1,5:
Ella ist schon auf der Rolltreppe.

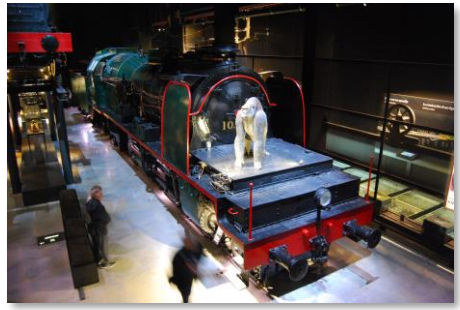
Es war eine Entscheidung zu treffen zwischen einem Stadtspaziergang und einem Besuch des Bahnhofsgebäudes, für Eisenbahner nicht unbedingt schwierig. Der Schwerpunkt des Besuchs jedoch war nicht die Funktion im Betrieb, sondern das Schicksal des Gebäudes, der beinahe verschwunden wäre und nur gerettet wurde durch den energischen Protest der

facila. La akcento de la vizito tamen ne estis la fervoja funkcio sed la sorto de la konstruaĵo preskaŭ malaperinta kaj savita nur pro la energiaj protestoj de la antverpenanoj. Gvidis nin Ella Strug. Ella lancopinte kondukis nin tra kontraŭfluantaj homamasoj, laŭ kajoj kun muĝantaj motorvagonaroj kaj tra petolemaj infangrupoj, tra modernaj kaj historiaj haloj, tra kvar etaĝoj, trans nenombreblaj rulŝtuparoj, tamen ĉiam trovante trankvilajn angulojn kie ni lernis pri statiko, tunelborado kaj problemoj de diamantokomercistoj. Kaj nun mi scias kio estas eklektika stilo – kaj kie oni trovas la plej bonan perspektivon en la enira halo.



Omaĝo al malaperinta testudo,
Hommage an eine verschwundene Schildkröte

Sen Ella ni probable ankaŭ ne estus rimarkintaj la enirejon de la bestoĝardeno, iom kaŝitan je la flanko de la staciaj konstruaĵoj inter du dometoj - eble iam biletgiĉetoj - ornamitaj per mozaikoj: Interne monumentaj tigro kaj leono, regantoj en la mondo de la bestoj, honorigitaj reĝoj de savano kaj ĝangalo, ekstere omaĝo al la malspektakla vivo de Janneke kaj Mieke, la testudoj, akompanantoj el junaĝo de la verkinto, kiuj iel malaperis - aŭ sekiĝintaj malantaŭ la forno aŭ dronintaj en la elfluejo … Plia eksterdoma programero kondukis nin al la stacidomo de Schaarbeek, laŭdire la plej bela Antwerpener. Es führte uns Ella Strug. Ella schleuste uns als Speerspitze durch gegenläufige Menschenmassen, Bahnsteige entlang mit brummenden Triebwagenzügen und durch herumalbernde Kindergruppen, durch moderne und geschichtsträchtige Hallen, durch vier Etagen, über unzählige Rolltreppen, fand aber immer ruhige Ecken, in denen wir etwas lernen konnten über Statik, Tunnelbohren und Diamantenhändler. Und jetzt weiß ich, was eklektischer Stil ist – und wo man die besten Perspektiven in der Eingangshalle findet.
Ohne Ella hätten wir wahrscheinlich auch nicht den Eingang zum Tierpark bemerkt, etwas verborgen neben den Gebäuden des Bahnhofs zwischen zwei Häuschen – vielleicht einmal Kartenschaltern – verziert mit Mosaiken: Innen Tiger und Löwe wie durch Denkmäler geehrt, Herrscher von Savanne und Dschungel, außen eine Hommage an das unspektakuläre Leben von Janneke und Mieke, die Schildkröten, Begleiter aus der Jugend des Künstlers, die irgendwie verschwanden – hinter dem Ofen vertrocknet oder im Abfluss ertrunken …



Malbonhumora gorilo sur la vaporlokomotivo,
ein miesepetriger Gorilla auf der Dampflok

Ein weiterer Programmpunkt außer Haus führte uns nach Schaarbeek, dem Vernehmen nach dem schönsten Bahnhofsgebäude von Brüssel. Selbstverständlich war es nicht mit dem von Antwerpen zu vergleichen, nicht nur weil es kleiner ist, sondern auch weil es nicht mehr als Bahhofsgebäude dient, sondern als Eisenbahnmuseum mit einem Areal von zehntausend Quadratmetern unter Dach. Es zeigt sich

stacidomo de Bruselo. Kompreneble ĝi ne estas komparebla kun tiu de Antverpeno, ne nur ĉar ĝi estas malpli granda, sed ankaŭ ĉar ĝi ne plu servas kiel stacidomo sed kiel fervoja muzeo kun subtegmenta areo de dekmil kvadratmetroj. Prezentiĝas bunta kolekto de historiaj trovitaĵoj kaj funkcikapablaj elementoj celantaj klarigi kio estas kaj kiel funkcias la fervojo. Ĝi sukcesas reflekti kelkloke la fervojan atmosferon sed efikas iom obskurisma pro la krepuska lumo kaj ĉar inter la eksponaĵoj estas aranĝita ekspozicio pri endanĝerigitaj bestospecioj. Do okazas, ke trans la vagontegmenton alrigardas vin ĝirafo, sur la itinera indikilo sidas paviano preta ĵeti oranĝon aŭ apud la biletkontrolejo amuzite observas vin ŝubekulo.



Ĉarme aranĝite: Inter buso kaj la Skeldo ni paŝas sur tapiŝo el lekantetoj.
Charmant angerichtet: Zwischen Bus und Schelde schreiten wir auf einem Teppich aus Gänseblümchen.

Tutan tagon eksterdome ni pasigis dum la kongresa merkredo, ĉefe en aŭtobuso. Fakscia ĉiĉeronino klarigis detale la diversajn sekciojn de la antverpena haveno dum ni krozadis inter konteneroj kaj gastuboj, preterveturis la plej altan rubomonton en la provinco Antverpeno kaj la duan plej grandan ranĝadstacion de Eŭropo. La rondvojaĝo ne povis rondiĝi. Ni devis lerni, ke ŝipoj estas kompare malrapidaj kaj ĉe levitaj baskulpontoj havas prioritaton. Nia lerta aŭtobusŝoforo tamen savis la tempoplanon kaj ebligis al ni trankvilan tagmanĝon kaj ĝustatempan alvenon en la „Vapora Centro“ Maldegem. La stacio situas enmeze de eine bunte Sammlung von historischen Fundstücken und betriebsfähigen Teilen, die erklären sollen, was die Eisenbahn ist und wie sie funktioniert. Sie schafft es an einigen Stellen, die Eisenbahnatmospäre wiederzugeben, wirkt aber etwas zwielichtig, wegen des Halbdunkels und weil zwischen den Exponaten eine Ausstellung über gefährdete Tierarten aufgebaut ist. So kann es also passieren, dass dich über ein Wagendach eine Giraffe ansieht, auf einem Zugzielanzeiger ein Pavian sitzt und eine Orange werfen will und neben der Fahrkartensperre dich amüsiert ein Schuhschnabel beobachtet.

Einen ganzen Tag außer Haus haben wir am Kongress-Mittwoch verbracht, häuptsächlich im Autobus. Eine kundige Führerin erklärte uns detailliert die verschiedenen Teile des Antwerpener Hafens während wir zwischen Containern und Gasleitungen kreuzten, am höchsten Müllberg der Provinz Antwerpen vorbeifuhren und dem zweitgrößten Rangierbahnhof Europas. Die Rundfahrt war nicht abzurunden. Wir mussten lernen, dass Schiffe vergleichsweise langsam sind und bei geöffneten Klappbrücken Vorfahrt haben. Unser geschickter Busfahrer rettete trotzdem den Zeitplan und ermöglichte uns ein ruhiges Mittagessen und eine rechtzeitige Ankunft im „Dampf-Zentrum“ Maldegem. Der Bahnhof liegt in der Mitte der ehemaligen Strecke Eeklo-Brügge, bis 1959 noch in regelmäßigen Betrieb. Heute ist er Sitz eines Vereins, der sich bemüht, die Erinnerung an die glorreiche Vergangenheit der Eisenbahn wachzuhalten. Unser Besuch sollte nicht nur Sehnsüchte durch den Geruch der kohlegeheizten schmalspurigen „Yvonne“ wecken, sondern auch eine beeindruckende Sammlung verschiedener Dampf- und Diesel-Triebfahrzeuge zeigen, die zum größten Teil betriebsbereit, gelegentlich Nostalgiker vom und zum benachbarten Eeklo transportieren.

Nicht alle sind belgischen Ursprungs, wie sich beim Klettern durch die Führerstände zeigte. Wenn bei Linksverkehr der Lokführer rechts steht, kann er am Kessel vorbei schlecht die

la iama fervoja linio Eeklo-Bruĝo, en regula funkcio ĝis 1959. Hodiaŭ ĝi estas sidejo de asocio klopodanta konservi la memoron al la glora pasinteco de la fervojo. Nia vizito celis ne nur veki revojn per la odoro de la karbohejtita etŝpura „Yvonne“ sed ankaŭ montri la respektindan kolekton de plej diversaj vaporkaj dizeltrakciaj veturiloj plejparte funkcipretaj, kiuj dum somero okaze transportas nostalgiulojn de kaj al la najbara Eeklo.
Ne ĉiuj estas origine belgaj, kiel montriĝis grimpante tra la kondukistejoj. Se ĉe maldekstraflanka trajntrafiko la kondukisto staras dekstre, li preter la kaldrono malfacile povas observi la signalilojn. Ĝuste - tial la germanaj vaporlokomotivoj en la asocio ne estas la plej ŝatataj.



Yvonne estas ŝanĝkuplata.
Yvonne wird umgekuppelt.

Jen kio, ne konsiderante la viziton al la antverpena Esperanto-centro, estis la eksterdoma programo. Endome regis ĉefe klerigo kaj kulturo, se oni tiel volas resumi la programon.
Al klerigo tutcerte kontribuis la ĉefprelegaj klarigoj de Ella Strug pri la jam vizitita stacidomo. Ella el vidpunkto de arkitekto (mi tion ne jam menciis) bildigis la strukturan evoluon de la stacio, de la unuaj stacidomaj generacioj kaj de la granda vastiga ŝanĝkonstruo, kiu rezultigis lerte aranĝitajn novajn kaj malnovajn partojn kaj la kvar ebenojn dediĉitajn al trafiko kaj komerco. Alia ĉefprelego de Vladimir Ronin direktis la atenton al la mezo de la 19-a jarcento, kiam la fervojo, nova eltrovaĵo el Britio, hezite ekkreskis en kontinenta Eŭropo Signale beobachten. Richtig – darum sind die deutschen Dampfloks im Verein auch nicht die beliebtesten. Das also war, abgesehen vom Besuch im Antwerpener Esperanto-Zentrum, das Außer-Haus-Programm. Im Haus herrschte vor allem Bildung und Kultur, wenn man so das Programm zusammenfassen will.



Superrigardebla - la germana delegacio,
überschaubar – die deutsche Delegation

Zur Bildung haben sicher die Erklärungen von Ella Strug im Hauptvortrag zum bereits besuchten Bahnhof beigetragen. Ella stellte aus dem Blickwinkel der Architektin (ich hatte das noch nicht erwähnt) die strukturelle Entwicklung des Bahnhofs dar, von den ersten Bahnhofsgenerationen und dem großen Erweiterungs-Umbau, der im Ergebnis geschickt alte und neue Bestandteile arrangierte und vier Ebenen für Verkehr und Geschäft. Ein weiterer Hauptvortrag von Vladimir Ronin lenkte die Aufmerksamkeit auf die Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Eisenbahn, eine neue Erfindung aus Großbritannien, zögerlich begann in Kontinental-Europa zu wachsen, bevor sie einer Flut ähnlich zu einem beliebten Verkehrsmittel und Motor der Industrie heranwuchs. Das gerade gegründete Belgien hatte mit der Einweihung der Strecke Brüssel-Mechelen im Wettwerb um den Personenverkehr du Nase vorn. Es folgte Frankreich zwei Monate und Deutschland (damals noch ein Bund souveräner Herzogtümer und freier Städte) sieben Monate später.
Das Fachsegment bediente die Terminologen-Runde und eine Reihe von Vorträgen auch über Geschichte, hauptsächlich aber über

antaŭ ol ĝi kvazaŭ inunde avancis al ŝatata vojaĝrimedo kaj motoro de la industrio. La ĵus fondita Belgio per inaŭguro de la linio Bruselo–Mechelen en la konkuro pri la pasaĝertrafiko estis je nazolongo la unua. Sekvis Francio du monatojn kaj Germanio (siatempe ankoraŭ el federacio de suverenaj princlandoj kaj liberaj urboj) sep monatojn pli poste.

La fakan segmenton kovris la terminologia rondo kaj serio de prelegoj pri ankaŭ historio sed ĉefe pri teknikaj novaĵoj kaj sciencaj esploroj.

Okazon implikiĝi, demandi, elprovi donis la atelieroj. Yves Nevelsteen ekzemple klopodis elmontri la eblojn de la Eventa Servo, eblojn pli vaste informi ne nur inter esperantistoj pri la aktivecoj sur loka, regiona kaj landa ebenoj. Per apliko de ligiloj al kaj de aliaj retpaĝoj la servo povas esti ĉiam ĝisdata informfonto (kondiĉe ke ĝi estas provizata per la koncernaj datenoj). Lars Sözüer prezentis la evolustaton de la retbazita informkolekta projekto „VeloRelo“ (kiel trajnvojaĝi kun biciklo en Eŭropo). Komuna elprovo de laboratoria versio pro malstabila retaliro ne estis sukcesa. Jen kial la domo plenumis nur „preskaŭ“ ĉiujn dezirojn.



Sub la kovrilo de la Vjelo kaŝiĝas komplika mekaniko.
Unter dem Deckel der Drehleier verbirgt sich eine komplizierte Mechanik.

Sukcesa certe estis la fretocitra ateliero. Imagu grupon de grizharuloj ĉe dismetitaj tabloj antaŭ si diverslongajn lignokestojn kun surfiksitaj kordoj, kiuj sub la rigora reĝimo de Johano van Eenoo komune klopodas pri „Frato Jako“ technische Neuerungen und wissenschaftliche Untersuchungen.



La fretocitron oni ludas per bambua bastoneto en la maldekstra kaj plektro en la dekstra mano.
Das Scheitholt spielt man mit einem Bambusstäbchen in der linken und einem Plektrum in der rechten Hand.

Gelegenheit sich einzubringen, zu fragen und auszuprobieren gaben die Workshops. Yves Nevelsteen beispielsweise bemühte sich, die Möglichkeiten des Eventa Servo aufzuzeigen, Möglichkeiten nicht nur unter Esperantisten breiter über Aktivitäten auf lokaler, regionaler und staatlicher Ebene zu informieren. Durch Verwenden von Links zu oder von anderen Internetseiten, kann der Dienst eine immer aktuelle Informationsquelle sein (wenn er mit den entsprechenden Daten versehen wird). Lars Sözüer stellte den Entwicklungsstand des netzbasierten Datensammlungsprojekts „VeloRelo“ vor (wie mit Fahrrad im Zug in Europa reisen). Der gemeinsame Versuch einer Testversion war wegen des instabilen Netzzugangs nicht erfolgreich. Deswegen erfüllte das Kongresszentrum nur „fast“ alle Wünsche.

Erfolgreich war sicherlich der Scheitholt-Workshop. Stellt euch eine Gruppe Grauhaariger an verteilten Tischen vor, vor sich verschieden lange Holzschachteln mit darauf montierten

kaj „Vesperkanteto“. La rezulto ne estis kia vi suspektas – vere!
Sed se paroli pri muziko: Muziko en ĉiuj variantoj efektive estis la interliga elemento de la vesperoj. Ni konatiĝis kun la vjelo ludata de Lief Verbeek komune kun la akordeonisto Bernard van Lent. Lief estis tial afabla detale klarigi la funkcion de la iel mezepoke aspektanta korda instrumento kun la kaŝitaj klavoj, la frotorado kaj la kranko dekstraflanke. Ni aŭskultis arĉajn duetojn prezentatajn de studentoj de la brusela konservatorio – per violono kaj aldviolono, se mi ĝuste perceptis tion. Ni aŭskultis kantojn kun gitaro de Saŝa Pilipoviĉ kaj Georgo Handzlik (de ili ankaŭ parolajn petolaĵojn de la „Verda Banano“).
Vasta programoferto evidente, rezulto de longdaŭra intensa preparlaboro de LKK kaj helpantoj en tamen mirinde granda nombro. Dankon al ĉiuj!



Guido Brandenburg

Saiten, die unter der strengen Führung von Johano van Eenoo sich gemeinsam um „Bruder Jakob“ und ein „Abendliedchen“ bemühen. Das Ergebis war nicht wie ihr meint – wirklich! Aber wenn es um Musik geht: Musik war tatsächlich in vielen Varianten das verbindende Element der Abende. Wir lernten die Drehleier kennen, die Lief Verbeek mit dem Akkordeonisten Bernard van Lent spielte. Lief war so freundlich, uns in allen Einzelheiten die Funktion dieses irgendwie mittelalterlich anmutenden Saiteninstruments mit den versteckten Tasten, dem Reibrad und der Kurbel auf der rechten Seite zu erklären. Wir haben zwei Streicher-Duette gehört, vorgestellt von Studenten des Brüsseler Konservatoriums mit Violine und Bratsche, wenn ich das richtig erkannt habe. Wir haben Lieder zur Gitarre von Saŝa Pilipoviĉ und Georgo Handzlik gehört (von ihnen auch gesprochene Albernheiten als die „Grüne Banane“).
Ein umfangreiches Programmangebot offensichtlich, Ergebnis einer langwierigen, intensiven Vorbereitungsarbeit des LKK (örtliches Vorbereitungskomitee) und Helfern in trotzdem erstaunlich großer Zahl.
Einen Dank an Alle!

(trad. Brandenburg)

GEFA-Jarkunveno
Bad Salzuflen Villa Dürkopp
6-a ĝis 8-a de Oktobro 2023



Sur la vaporiga krado / auf dem Gradierwerk

GEFA-Jahrestreffen
Bad Salzuflen Villa Dürkopp
6. bis 8. Oktober 2023

Verschiedene Gründe haben den GEFA-Vorstand überzeugt, das Jahrestreffen 2023 nach Bad Salzuflen einzuladen. Die Villa Dürkopp hatten wir schon vor neun Jahren gewählt. Inzwischen hat es wesentliche Reparaturen und Erneuerungen gegeben, während derer das Haus geschlossen bleiben musste. Aber inzwischen ist es wieder verfügbar als eines der Konferenz-Hotels des BSW. Die Gäste erwarten wieder eine imposante Altstadt, drei Gradierwerke mit gesunder Salzluft, das für Haut, Gelenke und Kreislauf besonders freundliche Solebad.

Diversaj kialoj konvinkis la GEFA-estraron inviti la jarkunvenon 2023 al Bad Salzuflen. La vilaon Dürkopp ni jam elektis antaŭ naŭ jaroj. Intertempe okazis esencaj riparoj kaj renovigoj, dum kiuj la domo devis resti fermita. Sed intertempe ĝi estas denove je la dispono kiel unu el la konferencaj hoteloj de BSW. La gastojn atendas denove impona antikva urbocentro, ĉarma kuracparko, tri vaporigaj kradoj kun saniga salaero, la salakva naĝejo aparte afabla al haŭto, artikoj kaj sangocirkvito. Salakvon trinki kompreneble ankaŭ eblas – se oni nepre volas aŭ la kuracisto tion rekomendas.

Ĉar Bad Salzuflen situas en la distrikto de la Rejnland-Vestfalia Esperanto-Ligo REVELO, ni planas kunveni en komuna aranĝo kun eble kelkaj pliaj partoprenantoj kaj eble iom pli da publika efiko.

Pliaj informoj sekvos en Fervoja Esperantisto 3/2023.





Impreso pri la urbocentro,
ein Eindruck aus der Altstadt

Salzwasser trinken geht natürlich auch – wenn man unbedingt will oder der Arzt das empfiehlt.

Weil Bad Salzuflen sich im Bezirk der Rheinisch-Westfälischen Esperanto-Liga REVELO befindet, planen wir, in einer gemeinsamen Veranstaltung zusammenzukommen, vielleicht mit ein paar mehr Teilnehmern und vielleicht etwas mehr Öffentlichkeitswirkung. Weitere Informationen folgen im Fervoja Esperantisto 3/2023.

Guido Brandenburg **(trad. Brandenburg)**

Redaktofino por FE 03/2023 estos la 15.08.2023		Redaktionschluss für FE 03/2023 ist der 15.08.2023	
Eldono:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.	Herausgabe:	Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M.
Redakcio:	Guido Brandenburg	Redaktion:	Guido Brandenburg
Adreso:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt	Adresse:	Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt
Telefono:	02508-9107	Telefon:	02508-9107
Fakso:	02508-984511	Fax:	02508-984511
Retpoŝto:	fervoja.esperantisto@t-online.de	E-Mail:	fervoja.esperantisto@t-online.de
Kotizkonto:		Beitragskonto:	
Nomo	BSW Esperanto Essen	Name	BSW Esperanto Essen
IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63	IBAN:	DE44 3606 0591 0000 5045 63
BIC:	GENODED1SPE	BIC:	GENODED1SPE
Donacoj estas bonvenaj sur konto:		Spenden sind willkommen auf dem Konto:	
Nomo	Andreas Diemel GEFA	Name	Andreas Diemel GEFA
IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29	IBAN:	DE16 5009 0500 0000 9537 29
BIC:	GENODEF1S12	BIC:	GENODEF1S12