



BULTENO

DE LA GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

IM SOZIALWERK DER DEUTSCHEN BUNDESBahn

Numero 12 · Junio 1954

Post la 6a IFEF-kongreso en Verona

La kongreson partoprenis entute 556 IFEF-anoj, inter ili 219 gekolegoj el Germanio. Tiuj nombroj montras, ke nia movado bone kreskas, ja oni devas timi pri la estonta tro granda anaro dum la kongresoj. Ĉar ju pli granda la nombro de la partoprenantoj des pli malfacila la laboro de la LKK. Tiuj, kiuj jam preparis kaj aranĝis kongreson, konas la ampleksan laboron en la LKK. Precipe la tranoktado kaŭzas ĉiam gravajn malfacilaĵojn. Ofte la aliĝiloj ne estas sufiĉe klare kaj ekzakte skribitaj. Multaj alvenis en Verona sen antaŭa anonco. Se ni pripensas ĉion kaj rememoras la tutan aranĝon en Verona, ni devas diri nian tutkoran dankon al la Prezidanto de la Kongreso S-ro Zacconi, al la LKK precipe al S-roj Ceroni, Corso kaj D-ro Bonomi sen forgesi la helpantojn, por la grandega laboro, kiun ili devis fari. Fine ni devas laŭdi la kantinton, kiu zorgis por bongustaj manĝaĵoj kaj trinkaĵoj je modera prezo.

Rigardante la belajn fotobildojn ni gaje rememoras pri la belaj tagoj, kiujn ni pasis en Verona, sur la Garda-lago kaj en Venecio. Nia 6a IFEF-Kongreso en Verona estu grava mejlŝtono sur nia estonta vojo de la IFEF!

Nia IFEF-Anaro

Laŭ la IFEF-bulteno N-o 4, Marto 1954, IFEF havis la 1-an de Januaro 1954 entute 1329 membrojn, inter ili 275 el Germanio. Sed tiu nombro ne estis ĝusta, kaŭze de malkompletaj listoj el diversaj regionoj. Ĉu vi povas imagi la surprizitan vizaĝon de la IFEF-kasisto Biesheuvel, kiam nia germana kasisto Ebeling en Verona komunikis al li la nunan nombron de 450 IFEF-anoj en Germanio? Ni treege ĝojas pri la rapida kresko dum la pasinta jaro. Tiu rezultato ne nur estas la sekvo de nia daŭra varbado pere de nia GEFA-Bulteno, sed ankaŭ la sukceso de kelkaj tre aktivaj subsekcioj, grupetoj kaj aktivuloj. Ni ne devas kaj ne volas ĉesi nian varbadon por la aliĝo al la IFEF, celante ke ĉiuj GEFA-anoj samtempe estas IFEF-anoj. Ĉi sube sekvas malgranda statistiko pri la membreco al la plej gravaj Esperanto-asocioj en kelkaj Direkci-regionoj, kies listoj ĝenerale estas en ordo aŭ kompletaj. Bedaŭrinde nur malmultaj apartenas al GEA.

Direkci-regiono	GEFA	IFEF	GEA	Direkci-regiono	GEFA	IFEF	GEA
Essen	116	56	20	München	28	24	12
Frankfurt	37	37	1	Münster	33	33	12
Hannover	150	84	17	Regensburg	31	17	19
Karlsruhe	31	10	5	Stuttgart	24	5	4
Kassel	95	25	—	Trier	76	12	—
Köln	?	15	—	Wuppertal	34	29	—
Mainz	50	50	12				

Fulda, la jubilea urbo en 1954

En Heslando, inter la montaroj Rhön kaj Vogelsberg situas ne granda, tamen eminenta urbo: Fulda. Antaŭ 1210 jaroj ĝi estas fondita de la sanktulo Sturmius, disĉiplo de la sanktulo Bonifacius, kies tombo en la tiea katedralo allogas ĉiujare milojn da preĝantoj. Dum la karolinga epoko Fulda posedis la plej grandan preĝejon ĉi-flanke de la alpoj. La monaĥejo estis bonfama trans la limoj kaj la kulturcentro de la tiama Germanio.

Pli ol mil jarojn staris Fulda sub la kurbbastono de la princaj abatoj kaj episkopoj. Al ili ŝuldas la urbo sian vizaĝon, kiu estas difinata per la barokaj konstruaĵoj de la 18-a jarcento. Ne la multnombro de la artaj monumentoj, pli vere la unika fermita bildo kun katedralo, kastelo, oranĝerio kaj Paŭlus-pordego kreas la ĉarmon de la barokurbo Fulda.

Hodiaŭ la urbo ludas gravan rolon kiel trafika kaj industria centro. Post la dua mondmilito ĝi pligrandigis de 30 000 ĝis 45 000 enloĝantoj. Ĉiuj trajnoj inter la norda kaj suda Eŭropo rulas tra Fulda. Super la urbteritorio flugas la aviadiloj de la linio Frankfurt-Berlin.

Tie ĉi okazos en 1954 du altrangaj festoj: La 5an de Junio la jubilea mortdato de la sanktulo Bonifacius, kaj la 31an de Aŭgusto ĝis la 3a de Septembro kunvenos la germanaj katolikoj. Okaze de la unua festo estos atendataj kiel honoraj gastoj multaj en- kaj eksterlandaj kardinaloj kaj episkopoj. Dek miloj el la tuta eparkio pilgrimos al la festege ornamita tombejo en la restaŭrita katedralo.

Pli grandega tamen estos la kunvenego en aŭtuno. Dum tiuj tagoj, precipe la 3an de Septembro oni atendas amasojn da katolikoj el la okcidenta kaj orienta Germanio. Ĉirkaŭ 250 000 homoj ĉeestos en Fulda, amaso, kies gastigado faras grandajn zorgojn al la loka komitato. La programo estas tre riĉa. Okazos i. a. la solena malfermo, festa vespero, lumprocesio, pontifika diservo ktp. Reprezentantoj de fremdaj popoloj kaj rasoj parolados. Ankaŭ nia federacia kanceliero promesis sian ĉeeston.

Nin fervojistojn interesas aparte la trafikaj problemoj. Oni jam nun preparas zorgeme la fervojajn transportojn. La stacio, bombardita en 1944/45 estas rekonstruata kaj pligrandigata. Dum la ĉeftagoj, la fretotrajnoj estos direktataj sur aliaj linioj pro specialaj trajnoj. Sed la fervojistoj majstros ankaŭ tiun taskon.

Bedaŭrinde ĝis nun ne sukcesis eldoni Esperanto-prospekton pri Fulda. Nur en la belega prospekto „Kurhessen und Waldeck, juveloj“, havebla ĉe la Fremdenverkehrsverband Kassel, Rathaus, estas troveblaj kelkaj bildoj kaj tekstoj. Germanajn informojn oni demandu ĉe „Reise- und Verkehrsbüro, Fulda“. Por esperantistoj ekzistas informejo ĉe la bilet-eldonejo.

Esperantistoj kiuj intencas viziti la urbon Fulda bonvolu turni sin al S-ro Fritz Lautenbach, Fulda, Abtstor 21.

W. Barnickel, Hilders/Rhön

Tradukitaj artikoloj, elprenitaj el „Bundesbahn-Mitteilungen“ No 5/1954

Interesaj nombroj pri la trajnaro de la Germana Federacia Fervojo (DB)

La relvojo de la DB estas proksimume 30 500 km longa. Ĉiutage veturas ĉirkaŭ 370 rapidtrajnoj, 530 akceltrajnoj, 19 000 ordinaraj trajnoj kaj 11 800 ŝarĝtrajnoj. Ĉi tiuj nur estas regule veturantaj vagonaroj, do sen ekstraj kaj sen fakulaj trajnoj. 10 057 vaporlokomotivoj, 466 elektraj lokomotivoj, 148 Diesel-lokomotivoj, 690 etokomotivoj, 161 elektraj motorvagonoj per kontaktrato, 46 elektraj motorvagonoj per kurentrelo, 76 akumulatoraj motorvagonoj kaj 430 Diesel-motorvagonoj (inkl. 210 re'omnibusoj). Ĉi tiuj 12 074 veturiloj enhavas ĉirkaŭ 16 000 000 ĉp da moviĝpotenco.

La vaporlokomotivoj de la DB bezonas ĉiujare 8 940 000 tunojn da karbo kaj 9000 tunojn da lubrikaĵoj, la Diesel-motorvagonoj pli ol 32 400 tunojn da Diesel-

brulaĵo. La elektraĵoj lokomotivoj elprenas el la kontraktrato ĉiujare 610 000 000 kilovatojn. La vojaĝtrajnoj entute havas 1 200 000 sidlokojn. Se oni nur meze kalkulas 20 tunojn da ŝarĝpezoj, la fretvagonoj entute kapablas akcepti preskaŭ 5 500 000 tunojn da varoj.

Germana Federacia Fervojo altigas la sekurecon ĉe reltrans-vojoj Akcidentoj ĉe reltransvojoj malleviĝis en la jaro 1953

40 000-foje kruciĝas vojoj kaj stratoj la liniojn de la Germana Federacia Fervojo (germanlingva mallongigo DB). Kosciante sian grandan respondecon, la sufiĉa sekurado de rel-kaj stratrafikoj ĉe ĉi tiuj kruciĝoj jam ĉiam estas la plej eminenta zorgado de la DB. Tio koncernas pli grandmezure la lastajn jarojn, en kiuj multobliĝis la nombroj de aŭtomobiloj kaj motorbicikloj; pli ol antaŭe la grave pligrandiĝinta stratrafikado enhavas multajn eblecojn de trafikdangero dum transiro de pasejoj.

La dispozicioj, efektivitaj de DB, montras siajn sukcesojn en la evoluo de akcidentciferoj. En la jaro 1951 okazis 1150 akcidentoj ĉe fervojpasejoj de DB, en 1952 ankoraŭ 810, en 1953 malleviĝis la nombro ĝis 790. Tiu ĉi malmultiĝado de akcidentoj ĉe transvojoj estas des pli rimarkinda, ĉar la nombro de aŭtomobiloj kaj motorbicikloj, veturantaj sur la stratoj, depost 1951 preskaŭ duobliĝis kaj la ciferoj de strataj trafikakcidentoj ĝenerale altiĝis ĉirkaŭ je 50 procentoj.

Ankaŭ estonte la DB penos, altiĝi la trafiksekurecon ĉe siaj reltransvojoj; sed ĝi ankaŭ scias, ke ĉiuj jam efektivitaj dispozicioj ne sole sufiĉas, por garantii la tutan trafiksekurecon ĉe la fervojpasejoj. Al tio ankaŭ la stratrafik-partoprenanto devas kunhelpi per sia konduto.

Pripensante la penadon de DB rilate al la sekurigo de relpasejoj kaj rilate al la grandaj financaj elspezoj, ne estas nedece, postuli de unuopa stratuzanto: „Estu ĉe reltransvojoj precipe singarda kaj atenta!“

Pli rapide en Svisujon Ekde somero internaciaj urbointerligoj

La malpezaj rapidtrajnoj eminente sukcesis en Svisujo kaj Germanujo. Tial estiĝis la plano, ekde somera trajnhoraro veturigi rapidajn malpezvagonarojn en internaciaj urbointerligoj: Stuttgart—Singen—Schaffhausen—Zürich kaj München—Lindau—Zürich—Genf.

Tradukita de Joseph Bode, Kassel

Vojaĝoj sen Fumo Pri Diesel-motorveturiloj de la Federacia Fervojo (DB) (Bundesbahn-Mitteilungen No 10/1954)

Spite al sia embarasa financa situacio la Germana Federacia Fervojo sukcesis rimarkinde modernigi kaj pligrandigi sian parkon je Diesel-motorveturiloj dum la lastaj jaroj.

Jam sur multaj linioj la rel-omnibuso apartenas al la kutima ĉiutaga bildo. Ĝi rapide gajnis la simpatiojn de la vojaĝantaro. Sed ĝia evoluigo ne jam finiĝis. Fortaj dumotoraj rel-omnibusoj jam prove funkciadas sur deklivaj linioj, kie ili sin pruvis taŭgaj intertempe. Pro pli altaj postuloj je trafikpovo estiĝadas rel-buso laŭ strukturo de artikula vagonaro.

Granda frato de la rel-buso estas la peza Diesel-motorvagono, de kies tipoj VT 08 kaj VT 12 jam delonge cirkuladas kelkpartaj unuoj en la longira kaj urba rapidtrafikado. Tiaj unuoj devas potage trapasi laŭ horaro 600 ĝis 1400 km. Per tio ili plenumas veturefikojn, kiuj ege superas tiujn de la vaporalokomotivoj.

Precipe menciinda estas la strat-rel-omnibuso enmetebla laŭbezono sur stratoj aŭ reljoj. Ĝi jam bonsukcese trafikas en la Bavara Arbaro.

La plej nova ero en la evoluigo de la motorvagonoj estas la malpezmetalaj artikulaj vagonaroj, kiujn oni entunkeiigos laŭplane fininte la necesajn prov-kaj mezur-veturojn. Tiuj ĉi trajnoj prezentas multe da teknikaj novaĵoj.

Ankaŭ la lokomotiv-konstruistoj ne restis malagaj. Krom la 800/1000 ĉp Diesel-lokomotivo de la konstruserio V 80 por la neĉefa kaj distrikta trafiko estis konstruataj la unuaj kvin ekzempleroj de la Diesel-lokomotivo V 200 kun 2000 ĉp. Tio estas precipe rapida kaj efikpova maŝino apartenanta kiel Diesel-hidraŭlika lokomotivo al la plej moderna, kio ĝis nun estis kreata en la mondo sur tiu ĉi kampo.

Tradukita de Wolfgang Loubier, Altengronau

Artikoloj por nia bulteno

Laŭ multaj leteroj el la vico de la legantaro la enhavo de nia bulteno tre plaĉas kaŭze de la fakto, ke la plej multaj artikoloj prezentas tradukojn el fakaj fervojaj gazetoj precipe el la Federaciaj Fervojaj Komunikoj (Bundesbahn-Mitteilungen). Pro tio oni povas facile kompari la germanan kaj esperantan tekston kaj tiamaniere ampleksigi siajn lingvajn scipovojn.

Ni ŝuldas tutkoran dankon al la verkistoj kaj tradukistoj precipe al niaj kolegoj Bode, Gießner, Loubier, kiuj tre fervore kunlaboris ĝis nun. Ni ne volas forgesi la subsekciojn kaj grupestrojn, kiuj ensendis regule la raportojn kaj sukcesis estigi grandajn kaj aktivajn Esperanto-grupojn.

Sed la nombro de la aktivaj kunlaborantoj ne jam estas sufiĉe granda. Ankaŭ la raportoj el la grupoj ne kontentigis la legantojn. Per nia bulteno ni volas esti precize informataj pri la vivo en la diversaj grupoj de la GEFA, por ke la unuaj instigu la aliajn.

Denove ni alvokas ĉiujn aktivulojn: Helpu per artikoloj kaj raportoj, por ke nia bulteno estiĝos la necesa interkontaktilo celante la disvastigon de Esperanto inter niaj fervojistaj fak kolegoj.

Aliĝu al GEA

Ne forgesu, ke la Germana Esperanto Asocio estas la fundamento por la Esperanto-movado en nia lando. Bedaŭrinde ĝis nun nur malmultaj fervojistoj apartenas al GEA. Ĉiu vera Esperantisto devas esti GEA-ano. La jarkozito vere estas malalta, por kiu vi ricevas la Esperanto-Revuon, vere bonegan Esperanto-gazeton por komencantoj kaj progresintoj. Nia GEFA-bulteno ne volas kaj ne povas anstataŭi ĝin.

Varbu inter viaj gekolegoj por la aliĝo al la Germana Esperanto Asocio

El la lokaj grupoj

Fulda. Ankoraŭfoje „Lothar-Mai-Montodomo“. La semajnfina renkontiĝo de la 20a ĝis 21a de Marto kunigis je la dua fojo aron da geesperantistoj en la bela fervojista restadejo (vidu Bulteno N-o 10, pĝ. 2). Ĉeestis gekamaradoj el Kassel, Hersfeld, Fulda, Frankfurt; unu kamarado eĉ ne timis la longdistancan vojaĝon de Bremen. Ankaŭ la subsekcioestro por la direkcia distrikto Kassel, BOI Keil, partoprenis kun sia edzino. — Ĉi foje ne necesis pritrakti ĝeneralajn organizajn demandojn; pro tio sufiĉe da tempo disponiĝis por intensa studadoj. Dum ke la komencantoj legis amuzan romaneton aŭ sin ekzercis en konversacio, la grupo por progresintoj kaj spertuloj i. a. solvis iom malfacilan traduktaskan komune aŭ aŭskultis malgrandan preleĝon pro gramatika temo, kiu estiĝis vigan diskuton fruktendonan dank' al la ĝojiga kritikemo de la aŭskultantoj, inter

kiuj troviĝis ankaŭ malnovaj avangardistoj. Kompreneble oni ankaŭ ĝuis promenante la impresojn de la belega Rhön-pejzaĝo ĉe suna printempa vetero. Aŭdiĝis gajaj Esperanto-paroladoj kaj ridado subĉiele kiel ankaŭ dum la manĝoj. Ĉe la adiaŭo ĉiu bedaŭris, ke la horoj de la verdstela kamaradeco estis tro rapide pasintaj.

Loubier

Passau. La kolegoj Thasler, Robl kaj Dillinger partoprenis la jarĉefkunskidon de la Austriaj Fervojistaj Esperantistoj en Linz.

Kaiserslautern. La kolegoj Böhm, Alt, Simon kaj Robl el Passau partoprenis la Francan Nacian Kongreson de UEF dum la 6a de Junio en Straßburg.

Neustadt (Weinstraße). La tre aktiva Esperanto-Grupo „Prospero“ sukcesis akiri la 33an GEA-Kongreson 1955 al Neustadt (Weinstraße).