



# BULTENO

DE LA GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

IM SOZIALWERK DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

Numero 4 • Aŭgusto/Oktobro 1959

## Ĉu ekzamenon?

Mi opinias, ke jes! Certe ĉiu ekzameno kaŭzas iom da preparo kaj laboro kaj aŭdante tiun vorton preskaŭ ĉiu iom timiĝas kaj sentas naŭzon, sed finfine ekzameno sukcese farita ankaŭ donas kvazaŭ kontentecon kaj certecon. Ĝi estas pruvo, ke oni havas sufiĉajn konojn en speciala fako kaj la atesto pri tio estas ĉiam legitimilo pri kontentiga sperteco.

Atesto ĉiam estas io kaj pli bona ol nenio, kvankam per ĝi mem oni ne akiras pli da konoj.

„Sed Esperanto estas nur mia hobbio, pri ĝi mi ne bezonas ekzamenon. Kiom mi konas mi mem scias kaj sukcesi en ekzameno plejparte ja estas nur feliĉo. Mi tiakaze estas ĉiam multe tro nervoza kaj kial tian nenecesan?“

Jes! Tiamaniere bedaŭrinde pensas kaj agas la plej multaj esperantistoj kaj ili servas per tia koncepto malbone al sia bona afero kaj ideo, kiun ili propagandas kaj subtenas.

Certe la fakto, ke ekzameno povas esti farata nur antaŭ speciala komisiono, malfaciligas la

aferon, kaj pro tio multaj ne havas la okazon al Esperanto-ekzameno. Al ili ĉiuj bonvolaj estu helpate.

Ni germanaj fervojistoj esperantistaj festas en oktobro nian jarkunvenon en Dortmund. Neniu, kiu povas libertempi, ne ĉestos kaj ĉiu, kiu ĉestos, havos nun la okazon fari sian lingvan ekzamenon. Estos multaj eble la plej multaj al kiuj tio estos konvena. Estos verŝajne ankaŭ kelkaj, kiuj nur pro tio trovos la vojon al Dortmund, sed estu eĉ ne unu hejmenvojaĝanto ne riskinte sian ekzamenon. Dortmund fariĝu provŝtono por nia movado kaj la rezulto montros al ni, kiel statas nia afero.

Ĉiu nian signon portanto estu ankaŭ lingve ekzamenito kaj ne timu, provi sian kapablecon antaŭ ekzamenkomisiono.

Do anoncu sin ĉiu neekzamenito al ekzamenigo.

Dortmund ne estu promeno!

Dortmund — Via ekzameno!

Steinig

## Raciigado, Modernigado, Aŭtomatigado

Ekstrakto el „Die Bundesbahn“, tradukita de  
O. H. Winkelhaus

La Germana Federacia Fervojo kiel „Entrepreno“ ne estas simple komparebla kun iu industria aŭ komerca entrepreno, ĉar ĝi devas uoŝflanke gardi la interesojn de la germana socia ekonomio, kaj aliflanke ĝia ekonomia kaj trafikpolitika funkciado estas limigata per la kontrolrajto de la federacia

trafikministro. Pro tio ĝia leĝe fiksita aŭtonoma pozicio ne estas absoluta kaj la kadro estas tre mallarĝa, en kiu ĝi povas realigi siajn trafikpolitikajn, komercajn, entreprenajn, evoluigajn kaj ankaŭ teknikajn intencojn. Nun, ĉio estus en ordo, se la federacia registaro donus la

ne necesan financan subtenon al la Germana Federacia Fervojo. Bedaŭrinde la registaro ne faras tion, male, ĝi eluzas la Federacian Fervojon por siaj politikaj kaj socialaj celoj kaj nenion aŭ nur malmulton rekompensas. Tian traktadon eĉ la plej bone administrata entrepreno ne eltenas; malrapide sed tutcerte ĝi ruiniĝos. Tial — kontraŭe al aliaj kompareblaj eŭropaj fervojoj — ni ankoraŭ nun ofte devas uzi nmodernajn instalaĵojn kaj vetur-



ilojn. Same dekdu jarojn post la militfino ni devas esti kontentaj multloke pri provizorajoj, kiuj malhelpas la trafikon kaj altigas la kostojn de laboro kaj funkciado. El ekonomia vidpunkto tia situacio estas tre bedaŭrinda, ĉar la pli granda parto de la trafiko ankaŭ estonte estos majstrata flanke de publikaj institucioj.

La Germana Federacia Fervojo nun provas redukti la multekostan homan laboron aŭ anstataŭi ĝin per teknikaj rimedoj. Ĝi penadas progresi kun la teknika evoluo kaj kiel eble plej amplekse raciigi, modernigi, aŭtomatigi.

Sed emfaze oni devas atentigi, ke la sendependeco, kiun la leĝoj promesas al la Germana Federacia Fervojo, praktike staras nur sur papero, kaj ke ĝi sincere estas malhelpata en sia evoluado.

## Malagrabra epizodo

Jus antaŭ ol la trajno forlasis la malnovan stacidomon de la urbetto, sinjoro kun eta knabino ĉe la mano hastis trans la rustajn relojn kaj eniris kupeon de la lasta vagono.

Malforte skuigante la trajno ekmoviĝis. La bonvestita sinjoro kun la zorgeme flegitaj lipharoj penis defendi sin kontraŭ la multaj scivolaj demandoj de la knabino, kiu — kiel la malmultaj vojaĝantoj baldaŭ povis konstati — estis lia filineto. Post kelkaj minutoj la konduktoro eniris al kupeon kaj ĝentile petis la biletojn. La sinjoro prezentis la sian, dum la oficisto per duba rigardo taksis la etulinon. „Nur infanoj ankoraŭ ne 4 jarojn aĝaj bezonas pagi nenion“ li diris post tio. Kiam la sinjoro koncize klarigis al li, ke lia infano havas ja nur 3 jarojn, ŝi neatendite partoprenis la diskutadon per la naŭva rimarko, efikanta kiel malvarma duŝo: „Sed paĉjo! Mi ja estas jam kvar.“

Ĉiuj tiuspecaj streĉoj ĉiam denove estos vanaj, se parlamento kaj registaro permesas, ke ilia entrepreno „Germana Federacia Fervojo“ pli kaj pli perdas sian valoron, aŭ ke ili eĉ kaptas la okazon, surŝultrigi al la Germana Federacia Fervojo ŝarĝojn, kiuj sendube estas afero de la ŝtato.

Ke malgraŭ tio la trafikpostuloj ĝis la nuna tago ĉiam estas plenumitaj, estas unuavice la

merito de la 530 000 fervojistoj, kiuj kun entuziasmo kaj amo emas sian profesion. Tiu ĉi memkomprenebla devoplenumado de la personaro ja estas agnoskata de la publiko. Sed tia agnosko estus kronita, se la registaro donus al la Federacia Fervojo la eblecojn al ekonomie saĝa gvidado de la entrepreno. Ĉiukaze la fervojistoj egege esperas.

## La relpoluristoj de la Federacia Fervojo

Do ni estas ĉiam fieraj pri nia altstata teknika epoko kaj kelkfoje tute konvinkitaj, ke apenaŭ estas elpensebla io nova, kaj subite ni staras antaŭ tutsimpla, ĉiutaga aĉaĵo, kiu teknika problemo ankaŭ por la plej saĝaj spertuloj kaŝas kvazaŭ

enigmon. Certe ĉiuj vojaĝantoj konas la hurladon fervoje veturante, kiu kelkfoje estas tre ĝena, ĉar ĝi malebligas la konversacion en la kupeo. De kio devenas tiu hurlado oni jam delonge scias. Nome de la tielnomataj „kaneletoj“, malgrandaj profundajoj en la relsurfaco, kiuj post iom da tempo formiĝas je ĉirkaŭ 60% de ĉiuj reloj en la ĉeftrakoj. Sed de kio tiuj kaneloj devenas, kiamaniere ili estiĝas kaj kiu fizika procedo aŭ laŭleĝa fariĝo ilin kaŭzas, tion ni ankoraŭ ne certe scias.

Sia patro ruĝiĝis parte pro ĥonto parte pro ĉagreno. „Do vi devas alpagi“ severe koleris la konduktoro kaj eltiris sian biletujon.

Intertempe la sinjoro evidente estis venkinta la iom fatalan situacion kaj elpoŝigis papereton — nekapabla reteni mokan rideton — „Jen la dokumento pri naskiĝo de mia filino“. Ĝin montrante post mallonga tempo li triumfante daŭrigis: „Jen, vidu, Monika nur postmorgaŭ fariĝos kvar jarojn aĝa“. La konduktoro konvinkiĝis pri la ĝusteco de la indikoj, petis pardonon kaj foriris.

Tuj poste iom maljuna sinjorino, plendinta dum la tuta tempo pro troa trablovo je sia sidloko, afable demandis: „Monika, kion vi do deziras al vi je via naskiĝtago?“ „Mi ja ne nomiĝas Monika“, klarigis indigne la knabino, „Monika nomiĝas mia malgranda fratino.“

Denove la patro ruĝiĝis . . . trad. el „Das Sozialblatt“ Busse

Ne nur la Germana Federacia Fervojo, ankaŭ kelkaj grandaj fervojaj entreprenoj en aliaj landoj jam elspezis altajn sumojn por la kanelesplorado, por povi kapti eble la kanel-malbonon je la radiko kaj ĝenerale povi malhelpi ĝian estiĝon. Per plibonigo de la relmaterialo kaj zorga traktado de la reloj ankoraŭ inkandeskaj kaj en la rulsektigilo por reloj povas esti malhelpata la kanelestiĝo. Laŭ la ĝisnunaj ekkonoj kaneloj estiĝas precipe per negalaj raddiametroj. En antaŭaj tempoj oni poluris kanelitajn relojn permane. Estis tio tre peniga, temporaba kaj nur malrapide marŝanta laboro. Oni ankaŭ demuntis la relojn, anstataŭigis ilin per novaj kaj renovigis ilin en la relfabriko, kio nature estis eksterordinare multekosta kaj trafikmalhelpa.

En la jaro 1952 la Federacia Fervojo la unuan fojon funkciigis relpolurtrajnon, t. n. Krupp-



trajnon. Per rotaciantaj diskoj ĝi poluris nur unufoje transveturante la relojn ĉe la plcj profundajn kanelojn de ĉirkaŭ 1/4 m/m. En marto de 1956 estis funkciigata nova relpolurtrajno, la Schörling-trajno. Dum la unuaj 3 jaroj ĝi finpoluris preskaŭ 9000 km da reloj, veturante ĉirkaŭ 60000 km. Ĝia laborrapideco estas ĉirkaŭ 30—40 km/h. Nuntempe estas en funkcio 2 Schörling-trajnoj de la Federacia Fervojo, unu sur la trakoj norde de la Main-rivero kaj la alia sude.

Relpolurtrajno konsistas el 4 vagonoj, 2 tre fortaj ŝarĝtrajno-lokomotivoj kaj 11 personoj por servi ĝin. Ĉiu vagono havas ambaŭflanke po 4 poluraparatojn, do la tuta vagonaro poluras per 32 polurŝtonoj, kiuj estas aparte fabrikitaj por la Federacia Fervojo kaj estas miksaĵo el magnesito kaj korundo. Unu ŝtono taŭgas por ĉ. 60 km. Dum la 3 jaroj de sia funkciado unu el la polurtrajnoj ne malpli ol 38000 ŝtonojn konsumis.

Lokomotivoj kaj polurvagonoj inter si estas kunligitaj daŭre per telefoninstalaĵo, kaj kiam la teamestro sur la lokomotivo ordonas: „Vagono unu — surmetu!“ — tiam la laboristo en la direktejo de la polurvagono mallevas levilon kaj ekgrincante la 32 ŝtonoj de la vagonaro estas premataj per premo de 4 at. sur la relojn. Ektremas kaj grincas la tuta vagonaro. Oni sentas, kiu kolosa forto estas necesa, teni en movado kaj rapideco de pli ol 30 km/h la vagonaron per 32 polurŝtonoj bremsatan. La tiukaze estiĝanta ŝarĝo estas ĉgala al la ŝarĝo de 3 plenplenaj ŝarĝvagonaroj. Unufoje transpolurante la relojn la ŝtonoj forigas 0,025 m/m da materialo. Tute laŭ la alteco de la kaneloj la vagonaro devas transveturi ses-ok-ĉe dekfoje la saman relon, ĝis kiam ĝi ree estas tute glata.

Ĉar la polurtrajno ĉiutage kaŭzas 3000—4000 DM da elspezoj, ĝi devas esti uzata racie kaj ekonomie.

En la Federacia Respubliko ekzistas ĉ. 43600 km da ĉefreloj. 2 polurtrajnoj povas poluri en unu jaro ĉ. 6000 km. Ĉirkaŭ 60% de ĉiuj eluzitaj reloj estas kanelitaj kaj pro tio estas polurendaj. Se regule povus esti uzata polurtrajno sur la sama trako ĉiun duan aŭ trian jaron, tiam la kaneloj estus ankoraŭ malgrandaj kaj la polurado povus okazi

multe pli rapide, ĉar ne estus bezonaj tiom da polurveturoj. Normale uzata trako devus esti polurata ĉiun kvaran jaron. Se tio povus esti, tiam ne nur la malagrabla hurlado malaperus, sed ankaŭ la materialdebito de radoj kaj reloj kaŭzita per la kaneloj estus konsiderinde malaltigebla.

Trad. el „Rad u. Schiene“ 4/59 Steinig

## La 32a SAT-Kongreso en Dortmund

Mi kaj kelkaj fervojistaj esperantistaj kolegoj el la distriktoj Wuppertal kaj Essen partoprenis la solenan malfermon de la SAT-kongreso en Dortmund.

La soleno komenciĝis je la 9 kaj duono en la kinejo „Universum“, Brückstrato.

La solenan enkadrigon de la arango estis transprenintaj la

„Dortmunda popolhorō“, direktisto Hugo Eckartz, „Mozarthoro“, direktisto Gustav Strotkamp kaj Orkestro de la uzino „Westfahlenhütte“, direktisto Georg Saunus.

Ĉirkaŭ 500 partoprenintoj el 15 nacioj ĉeestis.

Specialaj elstarajoj estis la paroladoj de la prezidinto kaj ĉefurbestro de Dortmund, s-ro D. Keuning.

Sekvis salutparoladoj de la delegitoj de UEA, la SAT-delegitoj el la Orienta Zono, el Danio, Nederlando, Anglio, Svedio, Norvegio, Francio, Jugoslavio, Belgio kaj Sovjet-Rusujo. Precipe gratulis la angla delegito la dortmundajn anojn, ke ili havas ĉefurbestron kiu ne nur povis parolsaluti la kongreson esperantlingve, sed ankaŭ estas fervora ano de SAT.

Bedaŭrinde la hungaraj esperantistoj ne povis aperi. Ankaŭ el Jugoslavio kaj la Orienta Zono nur partoprenis po unu delegito. La salonego estis bele kaj inde ornamita. En la fundo estis grandaj esperantaj flagoj kaj flanke oni vidis la bildojn de D-ro Zamenhof kaj Lanti.

Posttagmeze oni komune vizitis la ĝarden-ekspozicion. W. Graß

## Nia 3a jarkunveno en Dortmund

Antaŭ kelka tempo la aliĝiloj venis en viajn manojn. Ĉiu membro ricevis ilin. Sufiĉe da kromekzempleroj por interusulo troviga ĉe la subsekcistoj. Bonvolu **ĝustatempe** kaj **multnombre** sendi ilin al la dejora adreso per dejora poŝto: BAss Dickel, Bahnhof — Lütgendortmund resp. per oficiala poŝto al la korespondadreso s-ro Werner Dickel, Dortmund, Bornstr. 287. Kun la aliĝiloj vi ricevis

la slipojn de la „Verkehrsverein“. El ili vi ekkonas la loĝeblecojn. Sendu ilin kuare kun viaj aliĝiloj al s-ro Dickel. Laŭ la alvenico de la aliĝiloj LKK klopodos plenumi viajn dezirojn. Tiuj, kiuj aliĝos baldaŭ, havos la eblecon, loĝi en la kunvenejo (hotelo Industrie) mem.

La celo de nia kunveno estos, flegi la personajn rilatojn inter la germanaj esperantistoj fervojistaj. Pro tio la oficiala programo de la



Interkonatiga Vespero nur estos mallonga. Poste ĉiuj havos okazon, senĝene babili kun novaj aŭ malnovaj gekonatoj. Tamen, se iu havos valoran, se eble gajigan kontribueton, li povos anonci tion ĉe la gvidanto de la vespero kaj prezenti ĝin, se la situacio permesos tion.

En la ĉefkunveno (dimanĉon) ĉiu rajtos demandi aŭ proponi laŭ siaj deziroj. Por antaŭe havi superrigardon, ni petas, jam en la aliĝiloj plenigi la koncernajn liniojn.

Vespere kaj tagmeze estos okazo, en hotelo Industrie varme kaj abunde manĝi je reduktitaj prezoj (2.50 resp. 4.— GM). Inter du manĝaĵoj povos esti elektate.

Verŝajne okazos oficialaj lingvo-ekzamenoj (kapableca kaj

kursestra). Ni urĝe petas, ke multaj gekolegoj anoncu sin (komp. la provizoran programon). Ni provos, ke la ekzamenkotoj parte aŭ tute estos repagataj al la kandidatoj.

Gekolegoj! Eluzu la okazon interkonatigi kun samideanoj fervojistaj kaj havigi instigojn kaj novajn ideojn por la vintra laboro! Montru vian intereson kaj vian internan kontakton kun nia komuna afero! Venu mem kaj kunvenigu amikojn, ankaŭ neesperantistajn! Estraro

### Dr. Esperantos Geist lebendiger denn je!

Im Sozialblatt Nr. 8/59 ist ein Kurzartikel erschienen unter dem Titel „Dr. Esperantos Geist lebendiger denn je“. Dieser Artikel ist bestens geeignet, ganz oder auszugsweise Tageszeitungen zur Veröffentlichung angeboten zu werden. Er kann auch als Grundlage für Gruppenarbeit oder Werbung dienen. Wir bitten, von dieser Möglichkeit umfassenden Gebrauch zu machen. Vergeßt nicht, daß vor 100 Jahren der Schöpfer unserer Sprache geboren ist. Ehr't ihn, indem ihr etwas Besonderes für seine, für eure, für unsere Sache tut!

Sub la patroneco de la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj okazis de la 15a ĝis la 20a de junio internacia ferisemajno por fervojistoj kaj ties familianoj sur la Herzberg, 6 km malproksime de Aaraŭ, ĉefloko de la kantono svisa Aargaŭ.

Aŭstroj, britoj, francoj, nederlandanoj, svedoj, svisoj kaj germanoj sekvis la inviton.

Neforgesebla semajno! La unua

ekskurso kondukis al Brugg, mezepoka urbeto kun la mortdomo de la mondkonata edukisto Pestalozzi. De tie ni daŭrigis nian ekskurson ĝis Königsfelden kaj rigardis la tician preĝejon kun ĝiaj famaj vitropentraĵoj. Poste ni vizitis la kastelon Habsburg, la origina hejmloko de la Habsburga dinastio. Tiam ni forveturis al la kastelo Windegg, unu el la plej bone konservitaj kaj meblitaj

## Svislando vokis nin!

### La Horaro

La fervoja horaro sekretplen' aspektas,  
En ĝi multaj homoj miraklojn suspektas.  
Per multe da cerbo ĝi estas farata,  
Al ĉiu direkto estas pensata.  
Ĝi estas la mirinda sorĉa ŝlosilo  
Ĉu al Parizo, London' aŭ Turino.  
Ĉu per aŭtobuso, ŝip' aŭ vagonar'  
En ĉiu konekto servas la horar'.  
La homo, laŭdante sin memkontenta,  
Pensante facile sin kompetenta,  
Fiere li satas kapabla sin  
Kaj fanfaras bone kompreni ĝin.  
La libro, ŝajninte esti miraklo,  
Por li ne plu estas granda obstaklo.  
Ĝi iĝis libro de lia favoro,  
Ĝin ofte li studas kun ega fervoro.

La homo, matene forveturante,  
Fiere la horaron kunportante,  
Veturas fervoje de urb' al vilaĝo,  
Li estas survoje tra bela pejzaĝo,  
Kaj li deziras en la vespero  
Hejmenveturi en la espero  
Trove tie, ĉe l' stacidomo starante,  
Sian karan edzinon, lin atendante.  
Ekatendante la trajn' sur perono  
Li trovas strangajon en la trajna kolono.  
Li vidas indikon sub la kolonaro  
Ke ĝuste lundon ne veturas vagonaro!  
La homo, laŭdinte la horaron antaŭe,  
Male opinias, li estas kontraŭe.  
La nun dirata kun senlaca fervoro  
Ne estas la samo de antaŭa favoro.

libere tradukita de H. Willecke



en la iama stato. Ĉu mi devas raportiri ion pri la ekkskursoj je la aliaj tagoj? Neeble! Mi nur povas menciiri ilin.

Vizitado de la svisa radioelsendilo Beromünster kaj de la iama monaĥejo, fama pro ĝiaj mezepokaj skulptaĵoj; ŝipveturado sur la lago de Hallwil kaj rigardado de ties akvokastelo; migrado al la rokoj en la ĉirkaŭaĵo de Herzberg.

La plej bela parto de nia restado en Svislando estis la semajnfina ekkskurso al Thun. Fervoje ni veturadis al Interlaken. De tie ni uzis la ŝnuregfervojon al la „Heimwehfluh“. De tiu ĉi loko ni havis belegan rigardon sur la plej

konatajn montojn de la Berner Oberland: Eiger, Mönch kaj Jungfrau. Vespere je la sama tago ni forvojaĝis ŝipe ĝis Thun. En ĉi-tiu beleta urbeto la ferisemajno finiĝis kaj la partoprenintoj reveturadis al siaj hejmlukoj.

Fine de mia raporto mi ankoraŭ devas plenumi dankdevon. Koran dankon mi ŝuldas al sinjoro Hunkeler organizinto de la ferisemajno kaj gvidinto dum la ekkskursoj. Li faris ĉion por beligian restadon en Svislando. Dankon ankaŭ al gesinjoroj Wieser, la gedomestroj de la Herzberg, kiuj same klopodis multe agrablighi nianli bertempon en la feriehejmo. Kibeles

la ĉeĥa parto estis plene uzata, ĉar ja ankoraŭ ekzistis la loko Böhmisoh-Eisenstein kaj ankaŭ ŝarĝvagonoj estis interŝanĝataj. Por la manovrado ĝenerale kaj la ŝanĝo de la veturdirekto de la trajnoj estis tiatempe necviteble veturi funden ĝis la fremda parto de la stacio; Hodiaŭ tia ne plu eblas.

trad. el „Der Eisenbahner“, R. Rittthaler

### Neuer Werbesprospekt der DB in Esperanto

Seit 1951 hat das Werbeamt der Deutschen Bundesbahn fünf Werbesprospekte in der Internationalen Sprache herausgegeben. Bis auf „Sei weise — reise“ und „Salto tra jarcento“ sind die Vorräte aufgebraucht. Einer Anregung von GEFA folgend ist nun der Vierfarbenprospekt „Bela kaj komforta“ erschienen. Er wurde erstmals auf dem SAT-Kongress in Dortmund von den Eisenbahner-Esperantisten verteilt.

Versäumen Sie nicht, Ihren Bekannten und Freunden im Ausland die mit großem Kostenaufwand erschienenen Werbeschriften zu übersenden. Anforderungen an: Vereinigung der deutschen Eisenbahner-Esperantisten, Sekretariat, Frankfurt/Main, Karlstr. 4—6.

### Trajno veturas kankre!

Kvarona veturtempo ŝparita

Eksterordinaran aspekton ekde nelonge prezentas la rapidtrajno inter Hamburg kaj Lübeck ĉiutage dekdufoje pendolanta, kiu estas trenata ankoraŭ nur en unu direkto de sia diesellokomotivo V 200, dume ĝi estas ŝovata en la kontraŭa direkto kun samgranda rapideco de 120 km/h. La utilo de tiuj-ĉi tielnomataj tien-reentraĵoj estas en tio, ke malnecesas la temporaba ŝanĝado en la finstacioj, ke mallongiĝas la restado ticia kaj ke krome estas pli bone uzataj la vagonoj kaj lokomotivoj. La vojaĝo inter Hamburg kaj Lübeck daŭras nun ankoraŭ nur ĉirkaŭ 46 minutojn kompare al tuthoro iame. Eblighas la tien-

## La fendita stacidomo — kuriozaĵo kaj simbolo

La ĉeflinio de la Germana Federacia Fervojo Regensburg — Passau forlasas en Plattling la unurela linio Plattling — Deggenedorf — Zwiesel — Bayerisch-Eisenstein. Kiu alvenas en la finstacio Bayerisch-Eisenstein, konatiĝas kuriozaĵon, kiu nur povis eksteri pro la politika komplikiteco de nia jarcento kaj kiu kvazaŭ fariĝis simbolo de la disŝirita mondo:

Meze tra la stacidomo, eĉ meze tra la akceptejo de Bayerisch-Eisenstein, kiu estas idilia loko, rave kaj trankvile situanta en la plej bela parto de la Bavaria Arbaro, kondukas la landlimo — ĉi tie Germanio, tie Ĉeĥoslovakio. La stacidomo memorigas pro sia ekstera vizaĝo kaj pro sia tuta arkitektura stilo al la jam longe pasinta tempo de granda internacia trafiko. Enirante la akceptejon kun la ĝiĉetoj, oni vidas tuj apud la biletejo feran, la stacidomon dupartigantan barilon.

En la longa parto de la konstruaĵo troviĝas la pakajejo, la oficejoj por la deĵoranta personaro, la restoracio, la atendejo kaj la necesoj. En la koridoro ĉiam patrolas limpoliĉisto. De la vasta

stacidoma antaŭplaco oni povas rigardi funden ĝis la ĉeĥa teritorio, kaj la malmultajn, parte ne uzatajn, de la enloĝintoj forlasitajn domojn de la iama Bohemia-Eisenstein (Böhmisoh-Eisenstein) oni povas bone ekkonii.

Same aspektas ankaŭ la interna parto de la stacidomo, ĉar ankaŭ ĝi, la funkcia koro, estas fendita. La trakoj — iam seninterrompaj — finiĝas nun unue per relfinaĵo bufroj, due per ŝutita grundo kaj fine per barilo el ŝpaloj, traboj kaj pikdrataro. Tial alvenas hodiaŭ ĉiuj trajnoj en „kaptrakoj“ kaj estas necese ŝanĝi la lokomotivon por reenveturi.

Je la ĉeĥa parto la tereno tute senvivighis. La deĵorejoj ne estas uzataj, la trakoj sablokovritaj kaj plenkreskitaj de herbaĉo, la signaloj forprenitaj. Ankaŭ la granda ŝarĝhalo, kiu situas kontraŭe al la stacidomo, nun dormas. Fenestroj kaj pordoj ne plu ekzistas. — Bildo de malgajeco je loko, kie la „fera kurteno“ senkomplete la hodiaŭan mondon dupartiĝis.

Antaŭ la dua mondmilito ankaŭ jam iris la landlimo meze tra la stacio, sed dum tiu tempo



reen-metodo per tio, ke la „trajnoj ŝovataj“ estas direktataj de speciala novkonstruita ŝoforkupeo, kiu estas instalita je la kapo de la unua vagono.

trad. el „Rad und Schiene“ 7/59 Steinig

### Nova reklamilo de la Germana Federacia Fervojo

En la serio de siaj reklamiloj la Germana Federacia Fervojo ĵus eldonis sian sesan faldfolion (ekde 1951) titolitan „Bela kaj komforta“.

Ĝi estas senkoste havebla pere de: Germana Esperanta Fervojista Asocio, Sekretariejo, Frankfurt/Main, Karlstr. 4—6.

Barnickel

### Nova Esperantoprospekto Nürnberg

La trafiksocieto Nürnberg prezentas novan bele ilustritan faldprospekton pri la urbo pli ol 900 jara. Ĝi sciigas pri la historia kaj ekonomia signifoj de tiu-ĉi urbo kaj enhavas multajn bildojn de la arthistoriaj vidindaĵoj. Petu ekzemplerojn de

Verkehrsverein Nürnberg E.V.  
Hauptmarkt 18.

Kiu vidis ĝin — la fotoaparaton pendanta sur la seĝo en la festsalono en Bad Ischl? Nia kol. Gustav Kirschbaum, AW Opladen, ĝin forgesis kaj ĝis nun ne sukcesis retrovi ĝin malgraŭ multnombraj demandoj al ĉiuj instancoj en Ischl kaj Linz.

Komuniku viajn sciojn telefone  
Basa 840/135 aŭ 849/520.

### GEFA-glumarko

Fine ĝi aperis, la longtempe anoncita glumarko por varbi interne de nia kolegaro. Desegnita de GEFA-membro ĝi ebligos per sia bela aspekto kaj dukolor-eco (blugriza kaj verda) atentigi milojn da kolegoj pri la celo „Esperanto — via dua lingvo“.

### Bremen:

Vizitis nian grupon nederlanda grupo el Leuwarden vojaĝante al Danlando. Estis geedza paro kun 7 gejunuloj, kiuj feris en Odense ĉe amika klubo. Tien-vojaĝante ili tranoktis en la junulargastejo. Ni rigardis kune la havenon. Hejmenvojaĝante ili estis gastoj de kelkaj grupanoj. Ni aranĝis gajan vesperon, kiun partoprenis ĉ. 20 personoj. Dimanĉon antaŭtagmeze ni montris al niaj gastoj la urbajn vindindaĵojn kaj adiaŭis unu al alia je tagnezo. Per sia VW-aŭtobuso post mallonga gaja kunesto ili pluveturis hejmlanden, travivinte siajn feriojn en ĝusta Esperanto-amikeco.

Steinig

### Frankfurt:

Nia s-ano Anton Messmer, Frankfurt (M.) fariĝis 80jara.

Bukedo por nia lingvo-majstro.

Kiu iam vidis lin, tiu baldaŭ ne forgesos la viron, tiel modesta, ĉiam gaja kaj kontenta. Patrece la bluaĵ okuloj rigardas tra la brilantaj okulvitroj, kelkfoje ankaŭ kiel petoluloj. Malegoisma kaj senlaca estas nia maljuna, altestimata amiko deĵorante por la lingvo-kreado.

Estis la tempo post la dua mondmilito. Fervojistoj kunvenis por lerni Esperanton. Sed de kie preni instruiston? Subite, iuvespere maljuna, afabla sinjoro ĉeestis en nia rondo, esperantisto, kiu jam interfratiĝis kun samideanoj dum la unua mondmilito en Ruslando. Iom de la proksimeco de Zamenhof blovetis ĉirkau tiu agrabla, ĉiam

Do dependos de vi, ĉu vi estos pretaj apliki tiun sloganon per via persona varbado.

La grupoj kaj izolaj membroj turnu sin al siaj subsekcioj, kiuj ricevis la unuan stokon de glumarkoj.

Barnickel

## El la Grupoj

gaja homo, kiu lerte klarigis al ni la lingvon kaj la karakteron de la lingvo Esperanto. Tiamaniere li iĝis la spirita patro de nia fervojista Esperantogrupa. Nur unu difekton posedas nia altestimata amiko: Li bedaŭrinde ne estas fervojisto. Sed se oni verdiras kaj juĝas juste, tiam tio estas nur duona difekto, ĉar nia altestimata majstro deĵoris kiel tramisto, kaj la tramoj ja ankaŭ veturas sur reloj, sendube. Tute certe estas, ke nia amiko plu deĵoros kiel esperantisto serĉante denove profesion.

Kun dankemaj koroj dezirante al nia altestimata samideano kaj vera amiko ĉion bonan, ni esperas, ke li ĝuu kune kun sia edzina moŝto ankoraŭ longan kaj sunplenan vivovesperon. Tion donacu Dio!

Lang

### Saarbrücken:

En la subsekcio Saarbrücken okazis kunvenoj en Homburg kaj Saarbrücken mem, al kiuj estis invitataj la membroj kaj gastoj. Per lumbildoj de Aarhus kaj Linz la ĉeestantoj ricevis impresojn pri la du lastaj kongresoj de IFEF. Bedaŭrinde la nombro da vizitantoj ne estis kontentiga, sed la multega laboro post la tago X en Saarlando ne permesis al diversaj anoj partopreni.

Samtempe finiĝis la kurso, kiun ĉiuj partoprenintoj sukcese finis. Kun koraj dankvortoj por la persisto ili ricevis kiel laŭdon la verdan stelon.

Dum la vintro estos daŭrigata la kurso kiel kurso por progresintoj, verŝajne ankaŭ komenciĝos nova kurso por komencantoj.

Winkelhaus

## Ne forgesu — Dortmund vokas

Redakcio: Paul Steinig, Bremen, Ausbesserungswerk. Deĵoradreso: TBOI Steinig, AW Bremen, Basa Bremen 835/348. Manuskriptojn bonvolu sendi skribitajn se eble per skribmaŝino unu- kaj duonliniajn al la redakcio, tradukaĵojn kun la originala teksto. Sendlimo pro manuskriptoj 15. I., III., V., VIII., X.

Preso: Limburger Vereinsdruckerei, Limburg/Lahn