

BULTENO

GERMANA
ESPERANTA
FERVOJISTA
ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung
deutscher Eisenbahner-Esperantisten



Fondita 1952

Numero 3

Majo/Junio/Julio 1968

Neuer Vorstand des Internationalen Eisenbahner Esperanto-Verbandes (IFEF)



Gießner



Kruse

Einer der wichtigsten Punkte in der 1. Voll-sitzung beim 20. Internationalen Eisenbahner Esperanto-Kongreß in Varna/Bulgarien war zweifelsohne die Neuwahl des Vorstandes, dem seit der Gründung des Verbands fast ausschließlich niederländische Kollegen angehört haben. Die außerordentlich gut besuchte Veranstaltung folgte mit regem Interesse dem zügig verlaufenden Wahlvorgang, der sich nach den Satzungen alle 2 Jahre wiederholt. Erstmals in der zwanzigjährigen Geschichte unseres Esperanto-Fachverbandes fielen 2 Mandate des fünfköpfigen Gremiums auf deutsche Eisenbahner.

Zum 1. Vorsitzenden wählten die 22 Delegierten der verschiedenen Landesverbände den derzeitigen Beauftragten des BSW für das Esperantowesen und Vorsitzenden der Deutschen Eisenbahner-Esperantisten, Herrn BAmtn Joachim Gießner, Bf Herzberg (Harz). Herr Gießner ist seit 1950 mit unserer Vereinigung verbunden. 1953 wurde er

Vorstandsmitglied mit den Funktionen des Sekretärs und Redakteurs, um 1956 den Vorsitz zu übernehmen. Auf der internationalen Ebene bemühte er sich mit Erfolg, den jährlich stattfindenden Kongressen das entsprechende fachliche Niveau zu verleihen; im deutschen Sprachraum setzt er sich, dies gilt auch für die Zukunft, für die Verbreitung der Internationalen Sprache bei den Eisenbahnern ein. U. a. ist er der Autor der Werbe „Esperanto, die Sprache die Sie suchen“.

Die Aufgaben der Sekretärin dieser internationalen Organisation, die inzwischen über 2600 Mitglieder in über 20 Ländern zählt, übernahm die in gleicher Funktion im deutschen Landesverband mitarbeitende Bundesbahnersekretärin Elfriede Kruse, BSA Frankfurt/Main. Frau Kruse ist Esperantistin seit 1954. 1956 übernahm sie ihr derzeitiges Amt, das sie mit vorbildlicher Gewissenhaftigkeit ausfüllt. Durch den Besuch von 14 Internationalen Fachkongressen und zahlreichen Landestagungen der angeschlossenen Verbände verfügt sie über ausgezeichnete Kontakte, die für ihre bisherige und künftige Arbeit unerlässlich sind.

Beide Vorstandsmitglieder sind für ihre verantwortungsvollen Aufgaben in vollem Umfang prädestiniert. Vorstand und Mitglieder der Deutschen Eisenbahner-Esperantisten gratulieren herzlich.

Als weitere Mitglieder des fünfköpfigen Vorstandes wurden in Varna gewählt: 2. Vorsitzender Sredić (Jugoslawien), Kassierer Walder (Schweiz), Redakteur Krogstie (Norwegen).
Graf

Allogaj turismaj aranĝoj

La sango de la IFEF-kongresoj estas ilia faka karaktero. Sed la plimulto de la kongresanoj preferas la turisman parton, kion ĉiu organizanto devas respekti. La ĉijara LKK, konsciante pri tiu postulo kaj disponante pri sufiĉe da allogaj celoj, bone preparis diversajn ekskursojn.

La unua (11. 5.) kondukis per aŭtobusoj al la monumento-maŭzoleo de la pola reĝo Vladislav Varnenĉik, kiu en la jaro 1444 batalis por la bulgaroj kontraŭ la turkoj, sed lia armeo pereis kun li. La bulgara popolo starigis, proksime al Varna, belege situantan monumenton-maŭzoleon. Oni povas diversopinii, ĉu laŭ turisma vidpunkto ne ekzistas pli interesa celo, sed aliflanke la forta patriota sentimo en Bulgario meritas estimon.

Tute alian karakteron montris la „Starantaj Ŝtonkolojoj“ (Pobiti Kamani). Estas dekoj da ŝtonaj kolonoj kun plej diversaj strangaj formoj sur la efiko de la erozio. Hejmen veturante ni ĝuis la temperantoplenajn kantojn de kelkaj bulgarinoj. Bedaŭrinde la projektita vizito al la katedralo de Varno ne okazis.

Por la posttagmezo resp. vespero de la sekva dimanĉo (12. 5.) LKK estis elpensinta specialan plezuron. Iluminita ŝipo veturis en la golfo de Varna. Ĉe la bordo de la maro estis videblaj miloj da brilaj lampoj. Oni gaje babilis kaj kantis. La vespero estis agrabla kaj la temperaturo varma.

Pro la fakto, ke la vidindaĵoj atingotaj de la kongresanoj troviĝis malproksime de fervojaj linioj, ankaŭ la tuttaga ekskurso (15. 5.) okazis per aŭtobusoj. La celo estis Nessebar, insulurbeto apud la

Nigra Maro. Eble ĝi povus esti komparata kun la germana insulurbo Lindaŭ, kie okazis la 4a IFEF-kongreso. Per kaprico de la naturo ekzistas nur mallarĝa strato inter bordo kaj insulo. La historio de tiu loko komenciĝis jam antaŭ 2500 jaroj, kiam la Tracoj fondis ĝin. En la sesa jarcento la insulo fariĝis greka kolonio nomita Mes-sambia, poste ĝi estis submetita al la romania regado. La bulgaroj konkerintaj en 812 donis la nomon Nessebar, kiun la urbeto posedas ankoraŭ nun.

Kun granda intereso la kongresanoj vizitis la restintajn konstruaĵojn el la bicanca epoko (ĝis la 15a jarcento, kiam la turkoj invadis), precipe la ruinojn de dek preĝejoj kaj la fortikaĵojn. Sed ankaŭ la domoj, sube konstruitaj per dikaj ŝtonoj kaj supre per lignoj, estis multfoje admirataj kaj fotitaj. La ŝtato klopodas restaŭri kaj renovigi, kaj sendube Nessebar prezentos post kelkaj jaroj ankoraŭ pli flegitan aspekton. Laŭstile tute kontraste aspektis la longa vico de novaj hoteloj apud la Suna Strando (Slantšev Brjag). En moderna restoracio ni konsumis bongustan tagmanĝon, antaŭ ol ni ekveturis reen tra kulturita kaj fruktarbara vinregiono.

La lastan kongrestagon (17. 5.) oni aranĝis duontagan ekskurson, ankaŭ per aŭtobusoj, al Baltšik situanta same ĉe la Nigra Maro, kiu portas tie la nomon Arĝenta Bordo (Srebaren Brjag). Bedaŭrinde ne tiu urbeto, fondita jam en la kvina jarcento, estis la celo de la ekskurso, sed la proksima somerrezidejo de la iama rumana reĝino Maria. Tiu regiono apartenis de 1912 ĝis 1940 al Rumanio. La reĝino povis ĝui

pro la politikaj eventoj nur malmultajn jarojn siajn domojn kaj parkon, kiu entenas eĉ ekzotikajn plantojn. La kongresanoj promenis kun granda plezuro kaj kompreneble somera vetero apude de la rezidejaj domoj, akvofaloj kaj kulturitaj florbedoj. Ĉie ravis belega panoramo. Survoje hejmen ekzistis okazo por rigardi bone konservitan, sed ne plu funkciantan moskeon kun apuda ruinigita pilgrimejo.

Entute LKK multe klopodis por montri tiamaniere allogajn vidindaĵojn de Bulgario. Tamen devas esti menciite, ke la agado de la ŝtata turisma organizo Balkanturist kelkfoje renkontis kritikon inter la kongresanoj, kiuj ne trovis komprenon por la submetigo de LKK al tiu instanco.

Ĉu ankaŭ la veturado en la publikaj aŭtobusoj inter la urbo Varna kaj la Ora Strando povas esti taksata kiel ĉiufoja ekskurso, devas esti prijuĝata de ĉiu partopreninto mem. Ĉiukaze la vojo kondukis laŭlonge de la azura maro kaj tra la fruktarba kaj vinbereja regiono. Sed supozeble la plej multaj estus preferintaj ne pendoli inter la urbo Varna, kie sole troviĝis sufiĉe grandaj salonejoj, kaj la 17 km malproksimaj loĝejoj. Bedaŭrinde la alie geniaj arkitektoj pretervidis tiun dilemon, kiam ili konstruis la modernan hotelaron. En tiuj hoteloj ni vivis vere komforte, eĉ lukse, prizorgitaj de atentema personaro kaj dorlotitaj per bongustaj manĝaĵoj. Kontraste al la malvarma vetero en Germanio ni travivis sunoplenajn, agrablajn tagojn, ĉu en oficialaj aranĝoj, ĉu individue. Kelkiu kunportis hejmen brunigitan (aŭ eble nur brulid

daŭrigo p. 4

20. IFEF-Kongreß in Varna/Bulgarien 11. bis 17. 5. 1968

Die „Vereinigung deutscher Eisenbahner - Esperantisten“ war auch in diesem Jahr mit über 60 Personen bei diesem internationalen Fachkongreß vertreten, der unter der Schirmherrschaft des bulgarischen Verkehrsministers, der auch die Eröffnungsansprache hielt, an der Küste des Schwarzen Meeres stattfand. Gegenüber dem Vorjahr hatte sich die Teilnehmerzahl nahezu verdoppelt. Mit der Eisenbahn, dem Flugzeug und auf dem Wasserwege waren die Teilnehmer aus 22 Ländern erschienen, um sich an allen Veranstaltungen dank einer gemeinsamen Sprache zu beteiligen.

Der fachliche Teil bestand aus Lichtbildervorträgen über den Zugförderungsdienst unter Berücksichtigung der Elektrifizierungsvorhaben und des Güterwagenbaues im Gastland. Ferner wurde das „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Fracht-Verkehr (CIM)“ in Esperanto-Fassung durch den jugoslawischen Landesverband vorgelegt.

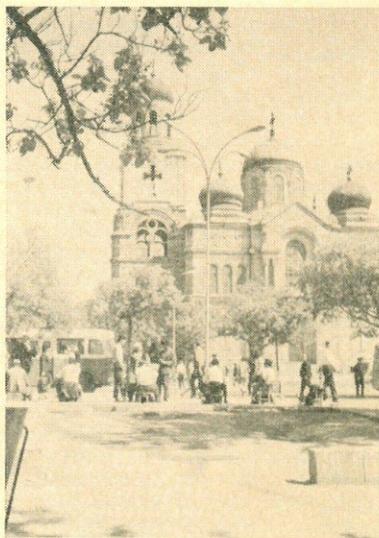
Bei der turnusmäßigen Vorstandswahl wurden erstmals nach dem Kriege 2 Vorstandsmitglieder des deutschen Landesverbandes in die Leitung des internationalen Verbandes eingeführt.

Die Unterbringung in ausgezeichneten Hotels am „Goldstrand“, die Schönheiten der Landschaft in der ruhigen Vorsaison sowie die rührige Sorge um ihre Gäste seitens der Gastgeber waren zweifelsohne dazu angetan, den Kongreß-Teilnehmern unvergeßliche Eindrücke zu vermitteln.

Der erste Besuch galt dem Monumentalmausoleum des ehemaligen polnischen Königs Vladislav Varnenčik, der im Jahre 1444 bulgari-

sche Streitkräfte zum Sieg über die Türken anführte. Als Dank für diese Befreiung errichteten die Landesbewohner in der Nähe von Varna diese Gedenkstätte. Im Anschluß hieran wurde der „Steinerne Wald“, eine seltene Sammlung versteinerner Reste vulkanischen Ursprungs, besichtigt. Da der geplante Besuch der Kathedrale in Varna nicht durchgeführt wurde, soll das hierunter wiedergegebene Bild dem Leser dieser Zeilen ein anschauliches Bild von der einmaligen Schönheit dieses christlichen Bauwerks vermitteln.

Ein Ganztagesausflug führte nach Nessebar, einem Inselstädtchen am Schwarzen Meer, hinsichtlich seiner Lage vergleichbar mit der deutschen Inselstadt Lindau im Bodensee. Die Geschichte dieser Stadt ist über 2500 Jahre alt. Im 6. Jahrhundert gründeten die Griechen dort die Kolonie Messambia, die später dem Römischen Reich einverleibt wurde. Seit 812 ist diese Stadt bulgarisch. Interessante Ruinen der byzantinischen Baukunst bis zum 15. Jahrhundert waren dankbare Aufnahmeobjekte der Photoamateure. Nach der Eroberung durch die Türken verfielen 10



Die Kathedrale in Varna

Nach Einbruch der Dunkelheit bescherten die Veranstalter eine gelungene Überraschung. Bei lauer Nachtluft glitt ein mit Lichterketten verziertes Schiff durch die Bucht von Varna. Die nahe Küste war mit unzähligen Lampen geschmückt.

Kirchen und eine wehrhafte Stadtbefestigung. Staatliche Stellen haben mit der Restaurierung begonnen.

Der letzte Kongreßtag verabschiedete sich mit einem Halbtags-Autobusausflug nach Baltšik. Bedauerlicherweise konnte dieses sehenswerte

Städtchen, dessen Gründung auf das 5. Jahrhundert zurückgeht, nicht besichtigt werden. Das Ziel der Reise war die ehemalige Sommerresidenz der früheren rumänischen Königin Maria. (Dieses Gebiet gehörte von 1912 bis 1940 zu Rumänien). Eine in der Nähe liegende Moschee rundete das Bild von der wechselseitigen völkischen Vergangenheit dieses Landes.

Die Begrüßung durch den Distriktvorsteher mit ausgezeichneter Bewirtung und anschließendem Internationalen Ball, eine gelungene Esperanto - Theateraufführung eines bulgarischen Ensembles und ein hervorragender folkloristischer Abend waren versöhnlicher Ausgleich, wenn die Organisation

einmal nicht so funktionierte, wie wir es von unserem vorjährigen Kongreß in Fulda gewöhnt sind.

Jede freie Stunde, bei den Delegierten waren es leider recht wenige, wurde zu einem erfrischenden Bad im Meer bei 16—18° Wasser- und 28—33° Außentemperatur benutzt.

Zahlreiche Freundschaften wurden erneuert und neue Freunde hinzugewonnen, da, wie schon erwähnt, keine sprachlichen Schwierigkeiten im Wege standen.

Als uns am 17. 5. der deutsche Liegewagen nach München brachte, unternahmen zahlreiche Besucher noch private Ausflüge nach Istanbul und in das Landesinnere (Sofia, Rosental etc.) Bulgariens. Als Tagungsort des nächsten

Kongresses ist Avignon (Frankreich) vorgesehen. 1970 werden die italienischen Kollegen voraussichtlich nach Rimini einladen.

Heute danken wir unseren bulgarischen Kollegen aufrichtig für ihre gastliche Aufnahme und das erlesene, gelungene Programm.

W. G.

daŭrigo de p. 2.

gitan) haŭton, sed al ni ĉiuj restos en bona memoro la neforgeseblaj tagoj de nia jubilea 20a IFEF-kongreso ĉe la Nigra Maro.

Ni adiaŭis kun profunda danko al la oferema kaj laborema LKK, kiu sukcesplene organizis tiun fervojistan kongreson kun 800 partoprenintoj el 22 landoj. Ĉis revido venontjare en Avignon!

W. B.

Resumoj de fakprelegoj prezentitaj en la 20-a IFEF-Kongreso en Varna, majo 1968

Enkonduko de la elektra kaj dizela trakcio en la Bulgaraj Stataj Fervojoj (BDZ)

La enkonduko de la elektra kaj dizela trakcio en la bulgaraj fervojoj efektiviĝas en la lastaj jaroj kiel esenca elemento de la ĝenerala kaj multflanka rekonstruo de BDZ.

Ek de 1962 estis elektrizitaj pli ol 500 km da unutrakaj fervojlinioj je sistemo — alterna kurento 25 kV, 50 hercoj. La elektrolokomotivoj kun sekaj siliciaj rektifiloj estas fabrikitaj en Ĉeĥoslovakio, dume la instalaĵojn de la substacioj kaj de la kontaktlinio liveris la bulgara industrio.

Por trakcio de pasaĝer- kaj vartrajnoj kaj ankaŭ por ma-

novra servo, ek de 1963 estis importitaj kelkaj serioj da dizel-lokomotivoj kun diversaj sistemoj de transmisiono (hidraŭlika kaj elektra). Por antaŭurba pasaĝertrafiko estis importitaj dizel-motortrajnoj.

La statistiko pri la laboro de la novaj trakciiloj por la lastaj jaroj nediskuteble pravas la tekniko-ekonomiajn avantaĝojn de la elektra kaj dizela trakcio, kompare kun la vapora. La elektraj kaj dizelaj lokomotivoj plenumis dum 1967 respektive 20,9% kaj 19,4% de la tuta enlanda transportlaboro. Dank' al la enkonduko de la novaj specoj de trakcio, plialtiĝis la teknika kaj komerca trajnrapiĉeco, la potage traveturata de la trakciiloj vojdi-

stanco kaj la meza potaga produktiveco.

En la unuaj jaroj de funkciado, pro pluraj konjunkturaj kondiĉoj la dizela trakcio garantiis pli rapidan amortizon de la investitaj kapitaloj, sed kun la plivastigo de la elektrizita reto kaj kun la pli kompleta utiligado de la nova tekniko evidentiĝas tendenco al egaligo de la ekonomia efikeco de ambaŭ specoj de trakcio, el kiuj ĉiu havas sian lokon en la teknika rekonstruado de la fervojoj.

Konforme al la perspektiva plano por ekonomia evoluo de la lando kaj por kompleksa rekonstruo de la bulgaraj fervojoj, oni antaŭvidas la kompletan anstataŭigon de la vapora trakcio ĝis 1972.

Esperanto half in einer kritischen Situation

Wenige haben Gelegenheit Esperanto in der Stunde wirklicher tragischer oder dramatischer Situation zu benutzen. Unlängst bot sich mir die Gelegenheit hierzu.

Während des vergangenen Sommers verbrachte meine Frau mit unserer jüngeren Tochter einen zwei- bis dreiwöchigen Aufenthalt in London. Die ältere Tochter besuchte eine befreundete Familie in den Niederlanden. Der Standort war Amsterdam mit dem Ziel von hier aus Radwanderungen durch die Niederlande und Belgien zu unternehmen.

Ich selbst, der einzige Esperantist in der Familie, besuchte das Schloß Grésillon im schönsten Teil Frankreichs. Für die Reise von Schottland bis London hatte ich meinen Roller der Eisenbahn anvertraut, um nachts diese Strecke zurücklegen zu können. Bis zur Küste im Süden Englands benutzte ich mein eigenes Fahrzeug.

Nach der Schiffsreise über den Ärmelkanal half mir mein Roller das Esperanto-Kulturzentrum zu erreichen. Ich beherrsche nur Esperanto und meine Muttersprache.

Es verging mehr als eine Woche, zufrieden und gesund in angenehmer Runde an einem herrlichen Ort mit sommerlicher Sonne, als sich das Drama anbahnte. Am frühen Abend wurde ich zum Telefon gebeten, um eine Botschaft zu empfangen. Es war meine Frau, die inzwischen von ihrem London-Aufenthalt heimgekehrt war und mir die Mitteilung machte, daß unsere ältere Tochter einen Straßenverkehrsunfall erlitten habe und sich in einer gänzlich unbekanntem Stadt der Niederlande in einem Krankenhaus befände. Einzel-

heiten fehlten, es mußte jedoch befürchtet werden, daß es sich um eine ernsthafte Verletzung handelte, die meine sofortige Fahrt ins Krankenhaus erforderlich machte.

Ich kehrte in den Freundeskreis zurück und überlegte, was nun zu tun sei. Als ein niederländischer Esperantist den für mich verstümmelt empfängenen Namen der unbekanntem niederländischen Stadt hörte, rief er: „Ha! Das ist 's-Hertogenbosch. Diese Stadt kenne ich.“ Das erste Problem war gelöst. Ein Franzose zeigte mir die Landkarte und erklärte: „Benutzen Sie die Straße durch Abbeville und Lille. Fahren Sie nicht über Paris, Sie würden Zeit vergeuden.“ Nach zwei Minuten hatte ich das Gefühl hinreichend informiert zu sein.

Im UEA-Jahrbuch fand ich die Stadt und den Namen des Delegierten. Meine Bedenken schwanden, ich hatte nicht mehr das Gefühl in eine mir unbekanntem Stadt reisen zu müssen. Mir wurde leichter ums Herz.

Nach einigen Stunden tiefen Schlafs trat ich die lange Reise auf meinem kleinen Roller an, der mich zum Glück nicht enttäuscht hat. 21 Stunden summt der Motor fast ohne Unterbrechung, bis ich schließlich die leeren Straßen von 's-Hertogenbosch erreichte. Ein Polizist zeigte mir das Krankenhaus und nun, nach weniger als 36 Stunden nach dem Unfall, sah ich unsere Tochter. Welche Freude für sie und für mich! Für mich, weil ich feststellen konnte, daß ihre Wunden, wenn auch schwer, jedoch nicht lebensgefährlich waren. Für sie war es tröstlich ein bekanntes Gesicht zu sehen, nachdem

sie eine schmerzvolle Nacht hinter sich gebracht hatte.

Auch danach spielte Esperanto an diesem Tage eine wichtige Rolle. Der Delegierte war unermüdlich tätig, als er feststellte, daß ich auf seine Hilfe angewiesen war. Zuerst erledigte er die Unterkunftsfrage, um mich dann zur Unfallstelle in den Nachbarort zu fahren. Nach langen ernsthaften Gesprächen mit dem Unfallbeteiligten und der Polizei, leistete er so gute Übersetzungsarbeit, daß die Beteiligten nach kurzer Zeit bei allen wichtigen Punkten völlige Übereinstimmung feststellen konnten.

Anschließend besuchten wir zusammen das Krankenhaus, wo mein Begleiter es als selbstverständlich betrachtete, auch meiner Tochter seine Hilfe anzubieten. Sie war darüber sehr erfreut und hatte danach das Gefühl in dieser Stadt von einem fast verwandtschaftlichen Menschen betreut zu werden. Inzwischen läßt sich feststellen, daß unsere Tochter gute gesundheitliche Fortschritte gemacht hat und nach kurzer Zeit in unser Heim zurückkehren wird. Das Drama wird bald zum Abschluß kommen, doch die gemachten Erfahrungen werden noch lange Zeit in mir weiterleben.

Ich erhielt einen ganz unvorhergesehenen Beweis der Tauglichkeit unserer Sprache unter Umständen, die nicht alltäglich sind. Der Esperanto-Organisation und allen hilfsbereiten Personen sage ich hiermit meinen aufrichtigen Dank.

(Übersetzung aus „Esperanto 11/67“ — Esperanto servis en kriza horo — von Lawrence Mee — durch Wilhelm Graß)

La vagonkonstruado

en Bulgario

Kelkaj novaj ŝarĝvagonoj kaj ilia elprovo

La vagonkonstruado en Popola Respubliko Bulgario efektiviĝas en kvar uzinoj en Sofia, Burgas, Drjanovo kaj Ruse. La vagonkonstrua industrio liveras la plejparton de la necesaj novaj vagonoj por modernigi kaj pliampleksigi la vagon-stokon de la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj (BDZ) kaj produktas vagonojn ankaŭ por eksporto. Lasttempe estis konstruitaj kelkaj novaj ŝarĝvagonoj: kvaraksa netegita aŭtomate malŝarĝebla universala ŝarĝvagono, duaksa UIC-laŭnorma tegita varvagono, kvar-

aksa silovagono por cemento. La novaj kvaraksaj vagonoj estas konstruita laŭ teknika dokumentaro de ORE kaj kapabla veturi kun repideo 100 km/h. Ĉiuj novaj vagonoj estas ekipitaj kun pneŭmatika brems KE kaj estas adaptitaj ricevi estonte la unuecigitan OSSHD-UIC aŭtomatan kuplilon.

La novaj vagonkonstruaĵoj estas detale elprovataj por ekkoni la fortekecon de ilia strukturo kaj evidenti iliajn veturkapablojn. La veturelprovoj kaj statikaj elprovoj estas efektivigataj de scienca centro, kiu disponas pri la necesa specialigita mezura aparataro muntita en laboratorivagono. La statika ŝarĝigo de la vagonkonstru-

ajoj realiĝas sur speciala elprovejo.

La tentencoj en la konstruado de novaj vagonoj konsistas el pli racia utiligo de la materialoj pere de pli profunda studo de la konstruaĵoj, enkonduko de vagonoj kun pli granda kargo-kapacito kaj pli efektaj brems-sistemoj, altigo de la veturrapideco de la vagonoj, kiu baldaŭ atingos 120 km/h.

La vagonkonstruado en Popola Respubliko Bulgario baziĝas sur modernaj metodoj de projektado, fabrikado kaj elprovado, kio garantias altajn tekniko-eksploatajn kvalitojn de la konstruitaj vagonoj.

Internacia

Instruisto-Konferenco

okazos en la internacia domo Sonnenberg en la Harz-montaro de la 20a ĝis la 29a de septembro 1968 pri la temo „Fundamentaj homaj rajtoj kaj liberecoj“. Prelegos prof. d-ro Ivo Lapenna, Günther Becker, d-ro Werner Bormann, d-ro Victor Sadler kaj aliaj eminentaj esperantistoj. Detala programo estas rice-

vebla ĉe rektoro Helmut Sonnabend, 3161 Dollbergen, Im Eckerkampsfeld 11a.

Esperanto-mondmapo aperis!

Formato 98x69 cm, kun ĉiuj nomoj en Esperanto, konforme al la decidoj de la Internacia Komisiono por ordigo de la geografiaj nomoj. Sur la dorsflanko troviĝas aparta listo kun la esperantlingvaj nomoj de 151 ŝtatoj kaj pli

ol 8000 pluaĝ geografiaj nomoj kaj terminoj. La mapon eldonis la Internacia Instituto por la Oficialigo de Esperanto (IOE). Ĝin redaktis s-ro Tibor Sekelj, lic., direktoro de IOE kaj prezidanto de la Internacia Geografia Asocio. La mapo kostas (inkl. sendkostoj): 4,40 GM. Unuopajn ekzemplerojn mendu pagante la prezon al s-ro Manfred Führer, Karlsruhe. poŝtĉek-konto Karlsruhe 1154 71.

Mitteilungen des Vorstands

Jahrestreffen

Das diesjährige Jahrestreffen unserer Vereinigung findet, wie bereits angekündigt in Neustadt/Weinstraße vom 11. bis 13.10. statt. Wir bitten schon jetzt, diesen Termin für unser traditionelles Herbsttreffen freizuhalten. Ein vielversprechendes Programm erwartet Sie. Anmeldeformulare sind — wie üblich — ab August bei den Bezirksbeauftragten erhältlich. Das Programm wird in der folgenden Ausgabe veröffentlicht.

GEFA-jarkunveno

Ni invitas kore niajn membrojn kaj amikojn en- kaj eksterlande partopreni multnombre al nia 11a jarkunveno en Neustadt/Weinstraße dum la 11/13a de oktobro 1968. Alloga programo atendas vin. Eksterlandaj partoprenontoj petu aliĝilojn ekde aŭgusto ĉe la „Sekretariejo de la Germana Esperanta Fervojista Asocio, Karlstraße 4—6, 6 Frankfurt/Main“.

Estraro de GEFA

Herausgeber / eldonanto: Hauptvorstand des Bundesbahn-Sozialwerks, Frankfurt (Main), Schriftleitung / redakcio: Wilhelm Graß, 565 Solingen-Ohligs, Meteorstraße 13. Druck / preso: Fränkische Verlagsanstalt und Buchdruckerei GmbH., 8500 Nürnberg. Der Bezug ist für Mitglieder der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten kostenlos. La abono estas senkosta por membroj de la Germana Esperanta Fervojista Asocio.