

BULTENO



de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher
Eisenbahner-Esperantisten im Bundesbahn-Sozialwerk

Fondita 1952

Numero 1

Januaro/Februaro 1974



Tarragona nia kongresurbo



Sub la suda suno

Foto Grass

Tarragona -olé

Nur malmultaj semajnoj forpasos, ĝis kiam okazos por nia federacio la kulmina evento de 1974: la 26a IFEF-kongreso. Gastigano nin de la 11a ĝis la 17a de Majo la hispana urbo Tarragona. Jam en 1961 nia federacio kongresis en Hispanio, en la kataluna metropolo Barcelona.

Tarragona situas en la samnoma provinco, proksimume 70 km for de Barcelona, ĉe la mediteranea marbordo. Ĝi estis loĝigita jam en la pra-epoko, sed ĝia graveco komenciĝis en la jaro 218 a. K., kiam la romiaj armeoj eluzis la 70 m altan monton kiel elierlokon por konkeri la iberian duoninsulon. Julio Cezaro, Oktavio Aŭgusto kaj aliaj romiaj imperiestroj transformis la provincon kaj ĝian ĉefurbon „Tarako“, pri kio atestas kelkaj konservitaj konstruaĵoj ekz. la muroj ĉirkaŭ la urbokerno, la amfiteatro aŭ la eksterurba akvedukto. Sed ankaŭ aliaj popoloj el Afriko kaj Azio postlasis ŝpurojn de sia parte grandioza kulturo.

En la kvina jarcento regresis la influo kaj povo de la romia imperio. Barbaroj invadis kaj detruis la urbon. Poste sekvis konstantaj luktoj kaj bataloj inter Hispanoj kaj Araboj. Fine la grafo de Barcelona rekonkeris Tarragona kaj transdonis ĝin al la episkopo de Barcelona. La granda influo de la kristana religio estas konstatabla en la impona katedralo konstruita inter la 12a kaj 14a jarcento. Romanaj kaj gotikaj stilelementoj estas mirinde kombinitaj. Kiu interesiĝas pri detaloj el la eventoriĉa historio de la provinco kaj urbo Tarragona, trovos multnombrajn objektojn en diversaj muzeoj.

La nuntempa Tarragona kun siaj 90 000 enloĝantoj prezentos sin al la kongresanoj kiel moderna urbo. Tipe hispanaj estas la arboriĉaj bulvaroj. El la placoj estas la plej impona la „Plaza Imperial Taraco“, la centro de la urbaj trafiklinioj. Interesa estas ankaŭ la fiŝista kvartalo, kie la alveno de la fiŝboatoj kaj la vendo de la kaptitaj fiŝoj efektiviĝas laŭ fiksa, malnova rito.

La partoprenintoj de la IFEF-kongreso 1961 en Barcelona certe rememoras pri la ekskurso al Tarragona. Oni tagmanĝis en apudmara restoracio. De tie ofertis sin mirinda elrigardo al kaj tra la maro. En tiu regiono, 3 km for de la urbocentro, okazos ankaŭ la kongresaranĝoj, kaj tute proksime la kongresanoj povos loĝi, almenaŭ grandparte. Tiu areo nomiĝas „Ciudad sin dical de Educacion y descanso“ (Sindikata rezidejo por edukado kaj ripozo). En la akcepta domo troviĝas granda halo kun benkoj, tabloj, oficejoj, trinkejo kaj teraso. La ĉefa konstruaĵo entenas manĝosalonegon por 800 personoj, kunsalono, konversacian halon, librejon, bufedon kaj terason. Gravaj estas ankaŭ diversaj butikoj, kie estas haveblaj diversaj varoj, precipe suveniroj. Ankaŭ frizistoj laboras tie.

Proksime situas, ĉirkaŭataj de florbedoj kaj arbustoj, feriaj domoj. En ili loĝos la pliparto de la kongresanoj. Ĉiu domo konsistas el unu, du aŭ tri dormoĉambroj por po du personoj kaj unu banĉambro. Kuirejo ne estas en la domoj, ĉar oni manĝas en la granda manĝosalonego aŭ sur la teraso. La restado en la feriaj domoj povas esti mendata nur kun plena pensio. La inkluda prezo estas por sep tagoj nur 1 500 pesetoj (ĉ. 85 DM/germ. mark.) Krome ekzistas ankaŭ konvenciaj hoteloj de kvin diversaj kategorioj, pri kiuj informas la aliĝilo.

Specialan atenton meritas la folkloraj kaj arta vesperoj, kie la kongresanoj povos ĝui tipe hispanajn dancojn kaj muzikon. Oni kunportu sufiĉe da energio, ĉar la prezentatoj finiĝas malfrue. Por kompletigi la turistan programon estu menciataj ankaŭ la ekskursoj, el kiuj elstaras verŝajne la tuttaga ekskurso al la monto Montserrat kun ĝia fama monaĥejo. Ne necesas akcenti, ke la IFEF-kongreso havas unuavice fakan karakteron, al kio la kongresanoj povas kontribui per multnombra vizito al la fakaj aranĝoj. De ne hezitu baldaŭ aliĝi!

W. B.

Jahresversammlung 1974

Die 18. Jahresversammlung der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im Bundesbahn-Sozialwerk findet vom 10. bis 13. Oktober 1974 in Bamberg statt. Das vorläufige Programm wird in Bulteno 3/74 bekanntgegeben.

Mit gleichem Bulteno werden die Anmeldevordrucke verteilt.

Suchaktion

Seit der Jahresversammlung 1971 in Lübeck (BD Hamburg) wird die GEFA-Fahne und ein Spruchband vermisst.

Wir bitten alle Mitglieder um Unterstützung bei den noch andauernden Nachforschungen. Sollten die Gegenstände gefunden werden, bitten wir um Übersendung an den Bba für die BD Nürnberg und Benachrichtigung des GEFA-Sekretariats.

Eisenbahnpolitik in der Europäischen Gemeinschaft (gekürzte Fassung)

Übersetzung eines Vortrages von Regierungsdirektor Dr. Werner Bormann, Hamburg, gehalten im Mai 1973 im 25. Kongreß des Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Verbandes in Aarhus (Dänemark).

1. Die wirtschaftliche Integration als Rahmen für den Verkehr

Die Europäische Gemeinschaft ist eine wirtschaftliche Vereinigung von ursprünglich 6 Staaten (seit 1958): Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg und Niederlande und seit 1973 nach dem Beitritt Großbritanniens, Dänemarks und Irlands von insgesamt 9 Staaten. Ihr Ziel ist die Integration der neun Volkswirtschaften, also eine völlige Verschmelzung und nicht nur einfach die Summe selbständig bleibender Einheiten. Deshalb haben die Mitgliedstaaten souveräne Rechte an die gemeinsamen Instanzen abgetreten, die demzufolge europäische Wirtschaftspolitik betreiben.

Eine der Maßnahmen ist die Beseitigung der Zölle. Mit Zöllen belegen die Staaten im allgemeinen Importwaren, um die heimische Produktion zu schützen. In dem von Binnenzöllen freien Gebiet der neun Staaten dagegen werden die Waren aus den anderen Mitgliedsländern durch den Fortfall der Belastung billiger, und jeder neigt dazu, innerhalb der Gemeinschaft Handel zu treiben. Da das Gebiet der neun Staaten groß ist und viele Waren zur Verfügung stehen, wächst der Binnenhandel der Gemeinschaft stark. Dieses Wachstum geht auf Kosten des Handels mit Nichtmitgliedstaaten. Diese werden durch die im EG-Vertrag vereinbarte und seitdem von selbst fortschreitende Verschmelzung der Mitgliedstaaten benachteiligt. Die Auswirkungen auf den Verkehr liegen in einer wesentlich höheren Beschäftigung der inländischen Verkehrsmittel bei einem nur geringeren Ansteigen der Transporte im Verkehr mit Drittländern.

Der Wegfall des Schutzes für die heimischen Fabriken treibt diese in einen scharfen Konkurrenzkampf mit den Fabriken in anderen Ländern der Gemeinschaft, deren Erzeugnisse zuvor durch die Zölle verteuert waren. Diesen Wettbewerb halten nur solche Fabriken aus, die Waren preiswert anbieten können. Eines der Mittel, um billig produzieren zu können, ist die Massenproduktion. Es ist zu erwarten, daß sich im Gemeinsamen Markt die Produktion jeder Waren auf sehr wenige, aber ganz große Fabriken konzentrieren wird,

auf die leistungsfähigsten. Das bedeutet selbstverständlich, daß viele nicht ausreichend wettbewerbsfähige Firmen aus dem Markt ausscheiden müssen.

Die Europäische Gemeinschaft erreicht also durch ihre Politik, die auf dem Ausleseprozeß des Marktes beruht, eine Arbeitsteilung, indem sie lediglich die Bedingungen festsetzt (was eine andere Wirtschaftsgemeinschaft, der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe der sozialistischen Länder, durch staatliche Vereinbarungen erreicht). Wenn nun nicht mehr eine große Anzahl überall verstreuter Fabriken an ihre in der Nähe befindlichen Verbraucher liefern, sondern nur noch wenige sehr große, dann entstehen sehr viel mehr Transportleistungen. Zuvor bedienten die vielen Werke jeweils einen bestimmten Bezirk, oft den Bereich des eigenen Landes.

Bei der neuen Sachlage erreichen die wenigen Giganten ihre Kunden nur auf längeren Transportwegen, häufig über die Grenzen zwischen den Mitgliedsstaaten hinweg. Diese Erscheinung ist unvermeidlich mit der Gemeinschaft verbunden. Daher ist die EG auch eine Vereinigung der zahlreichen Transporte auf ihrem Gebiet, besonders über größere Entfernungen. Diese Entwicklung ist interessant für die Eisenbahnen, denn sie sind das Landtransportmittel für große Entfernungen. Darum bedingt die Integration ein leistungsfähiges Eisenbahnsystem, und die Verschmelzung hängt vom Verkehr ab. Die Eisenbahnen haben also eine neue große Chance durch die EG erhalten, ihre Bedeutung als modernes Transportmittel zu festigen.

2. Das gemeinsame verkehrspolitische Ziel und die nationalen Interessen

Eine Wirtschaftsgemeinschaft muß für die Entwicklung ihres Transportwesens sorgen, nicht nur, weil dieses an sich wichtig ist, sondern vor allem deshalb, weil der Verkehr einen wesentlichen Teil des wirtschaftlichen Lebens darstellt. Darum sieht die Gemeinschaft mit Recht eine gemeinsame Verkehrspolitik vor. Aufgrund der allgemein liberalen Grundsätze der Gemeinschaft beruht diese Politik im Prinzip auf gerechtem Wettbewerb, d. h. auf gleichen Ausgangspositionen für alle Teilnehmer. Die bereits bestehenden Belastungen müssen deshalb harmonisiert werden. Aber diese gemeinsame Verkehrspolitik braucht Zeit. Andererseits entwickelt sich der freie Warenaustausch sehr rasch und benötigt die Dienste der Verkehrsmittel

sofort. Deshalb ergibt sich — unabhängig von der langfristigen Verkehrspolitik mit ihrer Harmonisierung — für die Verkehrspolitik allgemein das dringende Ziel einer mit dem steigenden Handel im Gleichschritt wachsenden Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Wenn man aber schnell liberalisiert, bringt man Verkehrsmittel in Wettbewerb miteinander, für die wegen der fehlenden Harmonisierung ganz verschiedenartige Vorbedingungen bestehen. Tatsächlich wäre also für eine gerechte Politik zuerst diese Harmonisierung vonnöten, und erst dann wäre die Liberalisierung möglich. Aber die Realität der Zollunion fordert die umgekehrte Reihenfolge. Dies hat schwerwiegende Komplikationen mit sich gebracht. Sie sind hauptsächlich im Verkehr von Im- und Exportwaren nach und von Seehäfen spürbar, weil dort die gleiche Transportart teils in nur einem, teils in mehreren Ländern der Gemeinschaft abgewickelt wird. Bei der Lastwagenbeförderung beispielsweise von einem deutschen Herstellerwerk nach einem deutschen Hafen ist der ganze Weg mit den hohen Treibstoffabgaben belastet, die in Deutschland gelten, während auf dem Wege nach einem belgischen oder holländischen Hafen der Lkw mit Waren aus Deutschland in diesen Ländern das wesentlich niedriger besteuerte Dieselöl auf einem Weg von 170 km Länge benutzt.

Das ermöglicht folgerichtig einen billigeren Transport über die gleiche Entfernung, abhängig davon, ob er über die Grenze führt oder nicht. Die eingeleitete Liberalisierung erweitert das Arbeitsfeld für den grenzüberschreitenden Verkehr, wogegen die Harmonisierung der Abgaben fehlt. Die Meinungsverschiedenheiten zeigen sich auch bei den Eisenbahntransporten nach den Seehäfen. Dorthin bestimmte Waren nehmen sehr gern den billigen Schiffsweg auf dem Rhein. Wenn die Eisenbahnen ihre Regeltarife anwenden würden, könnten sie im Wettbewerb nicht bestehen und nicht einmal einen Teil dieser umfangreichen Transporte an sich ziehen. Nur wenn die Eisenbahnen ihre Tarife auf der Grundlage der Schiffsfrachten kalkulieren, können sie im Wettbewerb mithalten. Auf diese Weise entstanden die Seehafenausnahmetarife. Nun fließt aber der Rhein nach Rotterdam, während z. B. die Deutsche Bundesbahn aus ihrem Interesse an Transporten über große Entfernungen heraus es vorzieht, nach Bremen oder Hamburg zu fahren. Dies erweckt den Eindruck, als ob die deutsche Bahn deutsche Häfen begünstige. Liberalisierung — das bedeutet

gleiche Bedingungen für inländische und grenzüberschreitende Transporte — müßte eigentlich eine national orientierte Politik unmöglich machen. In diesem Falle jedoch verbirgt sich keine nationale Bevorzugung hinter dem Seehafentarif der Eisenbahn. Vielmehr befördert die Eisenbahn diese Waren im eigenen Interesse und auf der Grundlage tatsächlich bestehender Wettbewerbsbedingungen.

Die europäischen Instanzen waren der Meinung, daß Konkurrenz nur zwischen 2 parallel geführten Verkehrsmitteln bestehen könne. Aber offensichtlich gibt es auch einen Wettbewerb zwischen Verkehrswegen mit jeweils einem Transportmittel, etwa dem Flußschiff nach Rotterdam und der Eisenbahn nach Hamburg. Nicht alles, was wie nationale Bevorzugung aussieht und was der Liberalisierung entgegensteht, entspricht in Wirklichkeit einer solchen Haltung. Und in der EG sind schon jetzt in der ersten Phase des Zusammenschlusses nachhaltige Diskussionen im Gange, die endgültige Regelungen vorbereiten.

3. Die Absichten der Gemeinschaft in bezug auf die Eisenbahnen

Die zahlreichen Probleme bei der Zusammenführung von 9 Wirtschaftssystemen haben bisher Lösungen oder auch nur den Beginn von Lösungen mit Ausnahme bei einigen sehr dringenden Aufgaben noch nicht möglich gemacht. Das Verkehrswesen gehört vorläufig noch nicht zu den Gebieten, auf denen wichtige Fortschritte erzielt werden konnten. In der Tat belasten die Auseinandersetzungen um die Liberalisierung, die man auf Kosten der notwendigen, jedoch im Augenblick nicht erreichbaren Harmonisierung vorgezogen hat, die Verkehrspolitik in einem Maße, daß hier bisher nur erste Schritte unternommen wurden. Das gilt auch für die Eisenbahnen. Sie leiden darüber hinaus in den einzelnen Ländern an ihren drückenden Finanzproblemen, was eine abgestimmte Lösung zusätzlich erschwert. Da die Politik der Gemeinschaft grundsätzlich liberal ist und dieses Prinzip sich auch auf den Transportmärkten niederschlagen soll, ist ein gerechter Wettbewerb notwendig. Wenn Verkehrsmittel unter sich auf Kostenbasis Wettbewerb treiben und wenn für die einzelnen Staatsbahnen die gleichen Regeln gelten sollen, ist es notwendig, daß sie im privatwirtschaftlichen Bereich die gleiche Ausgangslage erhalten durch einen Ausgleich aller hier bestehenden Lasten. Deshalb muß die Normalisierung der Kosten mit vollem Recht einer der ersten Schritte

in Richtung auf eine gemeinsame Politik sein. Der zweite Schritt danach ist zu entscheiden, welche Kostenbestandteile im eigenen Interesse der Eisenbahnen liegen und welche defizitären Leistungen die Eisenbahnen nicht als Unternehmer erbringen, sondern im staatlichen Auftrag als gemeinnützige öffentliche Verpflichtung. Die Gemeinschaft hat deshalb erklärt, daß solche Lasten, die den Eisenbahnen aus ihren Pflichten entstehen, eine Strecke zu betreiben, Güter zu befördern und den allgemein bekannten Tarif anzuwenden, vom Interessenten bezahlt werden müssen, also vom Staate selbst. Das wird schon seit längerem diskutiert, ist auch teilweise schon gesetzlich vorgesehen, ohne daß bisher eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden konnte.

Die EG zeigt, daß auch sie diese Richtung einschlagen will. Dieser Wille der Gemeinschaft wird mit Sicherheit die Absichten zu solchen Regelungen auf nationaler Ebene verstärken und dafür sorgen, daß sie wenigstens dort schneller angewandt werden. Derart wirtschaftlich neu geordnete Staatsbahnen mit harmonisierten Konkurrenzbeziehungen und -bedingungen könnten später das europäische Eisenbahnsystem bilden, für das heute erst Vorformen oder Teilvereinigungen stehen, die dennoch schon die großen Möglichkeiten gemeinsamer Verkehrsleistungen erkennen lassen.

4. Der Wettbewerb auf dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt

Die erklärten Absichten für die Bahnen sind offensichtlich Teil eines Verkehrsmarktes, auf dem der Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln entscheiden soll. Damit sie alle konkurrieren können, müssen ihre Angebote auf tatsächlichen Kosten beruhen. Denn wenn zum Beispiel die Lastkraftwagen-Unternehmen zwar die vollen Kosten für das Fahrzeug, das Dieselöl und den Fahrer bezahlen würden, jedoch nicht vollständig ihren Kostenanteil für die Straße, während die Bahnen alle Aufwendungen einschließlich der Wegekosten zu übernehmen hätten, dann könnte der Lastkraftwagen mit Leichtigkeit billigere Leistungen anbieten und im Wettbewerb herausragen. Ein wesentlicher Teil des Verkehrsmarktes, in dem nicht der Staat die einzelnen Schritte bestimmt, sondern auf dem die Konkurrenz aus wirtschaftlichem Selbstinteresse herrscht, ist die gerechte Belastung jedes Verkehrsmittels mit allen seinen Kosten einschließlich der Wegekosten. Die Berechnung die-

ser Kosten ist daher besonders interessant. Leider erwies sich dieses Rechenproblem aus mehreren Gründen als unlösbar. Zunächst ist es unmöglich, den Teil der Verkehrswege zu erfassen, der nicht der Beförderung, sondern anderen Zielen dient, zum Beispiel bei den Kanälen den Wert der Bewässerung, oder bei Straßen ihre Benutzung durch Fußgänger. Weiter ist unklar, ob Kosten die jährlichen Haushaltsausgaben sind oder Abschreibungen auf den Wert der Straßeninvestitionen. Drittens beeinflußt die gewählte Verzinsung auf das in der Form von Wegen investierte Kapital weitgehend die ganze Berechnung je nach dem angewandten Prozentsatz.

Aber wenn man trotz allem auch in der Lage wäre, die Wegekosten festzulegen, ergäbe sich das Problem, wie die verschiedenen Fahrzeugarten, die Personenkraftwagen und Lastkraftwagen, unter ihnen die kleinen und sehr großen, belastet werden sollen. Es gibt nur eine Untersuchung über die Beziehung zwischen ihnen, den Straßentest des amerikanischen Verbandes der Bundesstraßenbeamten (Aasho). Nach ihm hat die Achse eines schweren Lastkraftwagens auf die Straßenoberfläche eine zehntausendmal stärkere Zerstörungskraft als die Achse eines Personenkraftwagens. Wäre das auch nur zum Teil Grundlage für die Zahlung der Wegekosten durch die Unternehmen, dann müßten ihre Abgaben an den Staat, der die Straßen baut, sehr viel höher sein. Der Staat nimmt Geld von seinen Bürgern in Form von Steuern. Um die Kraftfahrzeugfahrer zu Zahlungen heranzuziehen, bietet sich die Mineralölsteuer an. Sie müßte für die Dieselöl verbrauchenden Lastkraftwagen-Unternehmer eigentlich viel höher sein. Aber in den Niederlanden und Belgien ist sie sehr niedrig. Was nottut, ist also eine Harmonisierung. Dann wäre die Beförderung mit Lastkraftwagen teurer und die Unternehmer müßten diese Belastung in Form höherer Tarife an die Kunden weitergeben. Höhere Straßenfrachten würden es den Bahnen ermöglichen, ebenfalls höhere Einnahmen zu fordern und ihre finanzielle Lage so merklich zu verbessern. Aber das ist nun in der Europäischen Gemeinschaft als nationale Regelung nicht mehr möglich. Alle Mitgliedstaaten müßten gemeinsam handeln, und tatsächlich haben die europäischen Instanzen auch schon eine Erhöhung der Mineralölsteuer vorgeschlagen, die in den einzelnen Ländern verschieden hoch sein muß, um ein mehr oder weniger gleiches Niveau in allen Staaten zu erreichen. Diese Erhöhung ist zwar noch nicht so stark,

wie dies gerechtfertigt wäre, ist jedoch für einige Staaten durchaus beachtlich.

In einer Gemeinschaft sind solche Schritte nur möglich, wenn alle Mitglieder gemeinsam vorgehen. In dieser Angelegenheit machen die Niederländer nicht mit. Für sie ist die Beförderung auf der Straße im eigenen Land wie auch den Nachbarländern ein besonders wichtiger Zweig ihrer Wirtschaft. Sie gestatten niemandem einen Einbruch in dieses Geschäft durch erhöhte Kosten. Daher ist eine Harmonisierung der Mineralölsteuer derzeit nicht möglich, obwohl sie von der EG vorgeschlagen wurde. Deshalb bleiben die Lastkraftwagen-Tarife verhältnismäßig niedrig, und die Unternehmer ziehen wegen der günstigen Kosten dennoch Nutzen. Von ihrem Gesichtspunkt aus betrachtet handeln sie also richtig. Das macht es für die anderen Länder nötig, ihren Lastkraftwagen-Unternehmern ebenfalls die Möglichkeit zu billigen Angeboten zu geben, damit sie nicht von den Niederländern vom Markt vertrieben werden. Dies wiederum zwingt die Bahnen, ihrerseits niedrige Tarife einzuräumen, und sie können ihre Fehlbeträge nicht abauen.

Aber das ganze Dilemma ist noch komplizierter. Die Schifffahrt auf dem Rhein ist auf Grund des Vertrages (der „Akte“) von Mannheim aus dem Jahre 1868 frei von Abgaben. Ohne Zustimmung der Signatarstaaten, darunter die Niederlande, aber auch das Nicht-EG-Mitglied Schweiz, ist eine Änderung nicht möglich. Wenn aber der Rhein abgabenfrei ist, müssen auch die parallel laufenden Bahnen und Straßen abgabenfrei sein, oder dürfen nur mit sehr niedrigen Abgaben belastet werden. Und wenn alle die Verkehrswege im Rheintal frei von Abgaben für Wegekosten sind, können andere Verkehrswege ebenfalls nicht belastet werden, um für die von ihnen berührten Gegenden Nachteile zu vermeiden. Von diesem schwerwiegenden Problem wird die gemeinsame Verkehrspolitik der EG nun gebremst.

5. Die Möglichkeiten einer Eisenbahnpolitik in einer Mehrstaatengemeinschaft

Da die Gemeinschaft auf dem Gebiet der Verkehrspolitik nur verhältnismäßig geringfügig aktiv ist und dennoch Regelungen notwendig sind, müssen die nationalen Regierungen handeln, um ihren Verkehr in Ordnung zu bringen. Das ist im Zeitalter der EG eine seltsame, jedoch realistische Aussage. Auf nationalem Gebiet dürfen daher nur solche Vorkehrungen getroffen

werden, die den gemeinsamen Zielen nicht entgegenstehen, bis dann die Gemeinschaft auf ihrem Verkehrssektor aktiver werden kann. Und Handeln ist unerlässlich wegen der großen finanziellen Probleme, vor denen sich die Staatsbahnen überall befinden. Man könnte nun mit Nachdruck das gemeinwirtschaftliche Ziel des Verkehrs betonen und von den Staaten Subventionen verlangen. Mit Hilfe von Subventionen leben einige Wirtschaftszweige, zum Beispiel die Landwirtschaft und neuerdings auch der Bergbau. Wenn Arbeitsplätze in Gefahr sind, neigt der Staat oft zur Hilfe. Aber das mildert nur aktuelle Sorgen. Oft führt eine solche unwirtschaftliche Einstellung zu einer unbefriedigenden Lage, für den betreffenden Wirtschaftsbereich insgesamt wie auch für jeden in ihm arbeitenden Menschen. Daher ist es vorzuziehen, auf dem Gebiete des Verkehrs den Weg zu gehen, den die Gemeinschaft gewiesen hat, und die Probleme auf wirtschaftlicher Basis zu lösen.

Für die Bahnen bedeutet das weitere Anstrengungen zur Rationalisierung. Das kann nicht Sache des einzelnen Arbeitnehmers sein, den stärker zu belasten modernen Vorstellungen von der Arbeit widerspricht. Auch Rationalisierung ist eine verkehrspolitische Aufgabe, und Politik zu machen ist das Arbeitsfeld des Staates. Das bedeutet also, daß der Staat den Mut haben muß, solche Bedingungen zu schaffen, unter denen die Bahnen ihren Beförderungsaufgaben nachkommen können, ohne den allgemeinen Haushalt zu belasten. Der Staat muß eine klare Aussage treffen, in welchen Teilen des Landes die Bahn notwendig ist und wo aus Kostengründen andere Verkehrsmittel den Bedürfnissen der Wirtschaft und Einwohner besser dienen können. Die Bahnen sind in vieler Hinsicht die angemessenen Beförderungsmittel, und dort tätig zu sein ist eine so große Aufgabe, daß ihre Erfüllung schon einen ausreichenden Beitrag der Bahnen zum Gedeihen der Wirtschaft darstellt. Jetzt, im Zeitalter eines sich zusammenschließenden großen Teils von Europa, erhalten die Bahnen in ihrer Beförderungsaufgabe eine neue Dimension. Das unterstreicht unübersehbar ihre große Bedeutung und gibt ihnen die Möglichkeit, sich im nun erweiterten Gebiet auf solche Beförderungen zu konzentrieren, für die allein sie bestimmt sind. Diese Chance sollten die Bahnen nutzen, um mit Hilfe der neuen Gemeinschaft überkommene Hindernisse aus dem Weg zu räumen. Dann sind sie das Verkehrsmittel der Zukunft.

89 Jahre — und noch dabei

Die Jahre nach 60 sind für uns alle ein entscheidender Zeitraum. Dann „treten“ wir, wie man so schön sagt, „in den Ruhestand“ und sehen uns plötzlich einer völlig neuen Lage gegenüber. Ein Großteil der bisherigen dienstlichen Verbindungen schläft ein. Wohl dem, der vor diesem Zeitpunkt auch noch andere Gemeinschaft gepflegt hat, denn für sie ist nun Raum, mehr als je zuvor. Für die Freizeitgruppen des BSW stellt sich hier eine verlockende Aufgabe, diesen ehemaligen Mitarbeitern das Gefühl zu geben:

Du bist nicht abgeschrieben.

Wie man das machen kann? Wie wir das gemacht haben?

Eine Umfrage ging voraus an die Ruheständler und Rentner unserer Esperanto-Gruppen im Bundesgebiet. Über 50 zustimmende, ja begeisterte Antworten gingen ein. So wurden dann mehrere auf Nord und

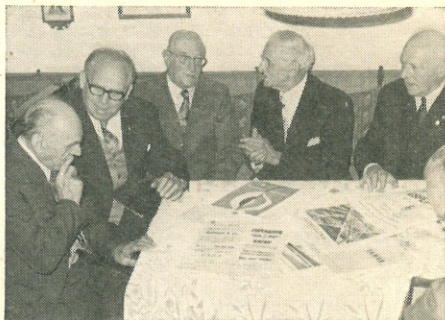


in Hamm/Westf./Foto Gießner

Süd verteilte Treffen unserer „Alten“ geplant, an zentral gelegenen Orten mit günstigen Verkehrsverbindungen. Ausgewählt wurden Hamm (Westf.) und Würzburg. Doch wenn die beiden Veranstaltungen auch in ganz verschiedenen Jahreszeiten lagen und sich daher ihr äußerer Ablauf unterschiedlich gestaltete, so ergänzten sie sich doch in so vollkommener Weise, daß wir sie hier wie ein gemeinsames Treffen behandeln möchten und dürfen. Bei strahlendem Sonnenschein und sommerlicher Temperatur konnte der Bezirksbeauftragte des BSW-Bezirks Essen, Alfred Schnetzer, am Sonnabend, dem 30. Juni 1973 etwa 20 Ruheständler und einige Ehefrauen in einem Gartenlokal am Rande von Hamm begrüßen. Der Beauftragte des Hauptvorstands, Joachim Gießner, überbrachte die Grüße des BSW-Hauptvorstands. Bald saßen alle in zwangloser Runde im Schatten hoher Bäume, daneben ein Glas gegen den Durst.

Neue Idee — gut angekommen

Das zweite Treffen fand am Mittwoch, dem 21. November in einer Gaststätte in Würzburg statt. Da der Bezirksbeauftragte für den Bezirk Nürnberg verhindert war, eröffnete der Beauftragte des Hauptvorstands die Versammlung und hieß mit herzlichen Worten die etwa 30 Sprachfreunde aus Hessen, Rheinland-Pfalz, dem südlichen Deutschland und Berlin willkommen. Ein Programm schien entbehrlich für diese Treffen. Kam es doch vor allem darauf an, menschliche Kontakte zu erneuern, oft nach Jahren wieder zum ersten Male. Was also lag näher, als von „früher“ zu erzählen, ganz einfach zu erzählen? Das tat denn auch jeder und jede, keiner schloß sich aus. Einige Minuten nur, von Erlebnissen, die mit der Internationalen Sprache zusammenhängen, Episoden aus Jahrzehnten. Es war, schlicht gesagt, unvorstellbar, was



in Würzburg/Foto Jentsch

da alles aus der Erinnerung zutage gefördert wurde. Und darum sei aus der Fülle dieser Stunden hier einiges kurz angedeutet:

- Der „älteste“ Veteran hatte schon 1912 in der Schule Esperanto erlernt und blieb bis zur gewaltsamen Liquidierung im Jahre 1935 aktiv.
- Ein anderer berichtete von Besuchen der Gestapo, die ihm seiner „internationalen Umtriebe“ wegen ums Haar zur Bekanntschaft mit dem KZ verholfen hätte.
- Und dann der Kollege, der 1932 als einer der fast 7 Millionen Arbeitslosen den Kurs nicht bezahlen konnte, und dem der Kursleiter auch gleich das Lehrbuch mitschenkte.
- Einer wollte 1921 seine Englisch-Kenntnisse vertiefen. Doch was tat er? Er ließ sich von einem Kollegen überzeugen und lernte statt dessen die Internatio-

nale Sprache gleich zusammen mit seiner künftigen Ehefrau.

- Und eine der Ehefrauen wußte zu berichten, wie sie mit 15 Jahren Esperanto lernte und später ihren Lehrer heiratete.
- Aber auch das gibt es: eine Rentnerin hatte 1930 zu lernen begonnen. Plötzlich brachte ihr der Postbote täglich Karten und Briefe aus allen Gegenden der Erde. Sie konnte es sich nicht erklären. Ein Kollege hatte heimlich eine Anzeige in einer Esperanto-Zeitschrift aufgegeben.
- Ein heute 87jähriger las mit 75 Jahren eine Anzeige im Sozialblatt, fuhr daraufhin zu einer Esperanto-Ferienwoche in Wien, erlernte, davon begeistert, die Sprache und besuchte seitdem so manche Veranstaltung, darunter mit 80 Jahren eine internationale Skiwoche(!).
- Oder der ehemalige Lokführer, dem sein Maschinenamt 1950 eigens einen Sonderausweis zum Überschreiten der Grenze nach Salzburg verschaffte, damit er zum 2. IFEF-Kongreß fahren konnte — als einziger Deutscher.
- Und der oberschlesische Kollege, der seine Esperantobücher vor der Gestapo rettete, indem er sie in einer Blechkiste im Garten vergrub. 15 Jahre später passierte ihm Ähnliches in Sachsen.
- Erschütternd war es zu hören, wie einer den letzten Brief von seinem langjährigen schwedischen Freund erhalten hatte, in dem dieser eigenhändig seinen Tod mitteilte. Der Schwede hatte für seine besten Freunde solche Briefe vor-

Hamburgo vokas

Ni atentigas niajn membrojn, ke la 59a Universala Kongreso de Esperanto okazos ĉi-jare en Hamburgo de la 27a de julio ĝis la 2a de aŭgusto. Dum unu el tiuj tagoj la fervojistoj havos sian tradician fakan kontaktkunvenon, antaŭvideble kun interesa programo. Detaloj sekvos. Rekomendindas viziti tiun imponan manifestacion de la esperantismo. Aliĝilojn bonvolu peti ĉe:

Universala Kongreso de Esperanto, Nieuwe Binnenweg 176, Rotterdam — 3002, Holland.

Senkosta biletoj al eksterlando

La Germana Federacia Fervojo sciigis la 22an de Oktobro 1973, ke la nombro de senkostaj biletoj al eksterlan-

do pligrandiĝas po jare. Bonvolu informi vin ĉe via deĵoroficejo.

Ankaŭ la Jugoslaviaj Fervojoj kaj la Hungariaj Staturvervojoj estas nun membroj

de la Unuiĝo de Internacia Veturprivilegio por Fervoja Personaro (FIP). Vi povas mendi senkostajn biletojn al tiuj landoj same kiel al okcidentaj landoj.

- Und auch das erfuhr man: Schon 1930 organisierte die Gruppe Frankfurt-Nied Kinderaustausch mit schwedischen Esperanto-Kollegen.

Die Zeit verging bei derlei Erzählungen und einer kleinen Magenstärkung wie im Fluge, viel zu schnell leider, darin waren sich alle einig. Einhellig wurde es bedauert, als die Stunde des Abschieds schon wieder nahte. Aber über diesen Abschied hinaus nahm ja ein jeder etwas mit nach Hause, das Bewußtsein nämlich, daß unsere alten Menschen sich über die aktive Dienstzeit hinaus als vollwertige Glieder ihrer Gemeinschaft fühlen dürfen, ihrer Gemeinschaft, der mancher von ihnen in seinen besten Jahren viel Zeit und Kraft geopfert hat. Daß dies nicht vergessen wird, sollte dort zum Ausdruck kommen.

Wollen wir aber auch den Dank weitergeben, der in so manchem Brief der Teilnehmer zum Ausdruck kam, an den Hauptvorstand des BSW, der mit seiner großzügigen Unterstützung diese Treffen überhaupt erst ermöglicht hat und nicht zuletzt an die unermüdliche Verbandssekretärin Elfriede Kruse, die keine Zeit und Mühe gescheut hat, um unseren alten Mitarbeitern diese Stunden perfekt vorzubereiten und auszugestalten.

Eine runde Sache war das, eine Freude für alle. Oder, wie es Kollege Winkelhaus stellvertretend für alle formulierte: ein kostbares Geschenk. J. Giefner

Hamburg ruft

Wir weisen unsere Mitglieder darauf hin, daß in diesem Jahre der Allgemeine Esperanto-Weltkongreß vom 27. 7. bis 2. 8. in Hamburg durchgeführt wird. An einem dieser Tage werden die Eisenbahner ihre traditionelle Fachzusammenkunft haben, voraussichtlich mit interessantem Programm. Genauere Angaben folgen. Es ist sehr zu empfehlen, diese große Kundgebung des Esperantismus zu besuchen. Anmeldevordrucke fordern Sie bitte an bei:

TRA SPACO KAJ KONTINENTOJ

Lasta jarkunveno de la distrikto Wuppertal

Sindonemon, se oni volas eviti la vorton idealismo, hodiaŭ konsideratan tro patetika, sindonemon kaj gastamecon de la invitintoj sentis la ĉirkaŭ 65 partoprenantoj al la GEFA-distrikto-kunveno la 8an de Decembro 1973 posttagmeze en la montetara urbo Schwelm dum pluraj horoj da familia ecoto kun varia kaj tre interesa programo. Vizitantoj el najbaraj urboj kaj distriktoj, eĉ de Münster, Osnabrück kaj Frankfurt, trovis feste dekoritajn tablojn en la junulara domo. Amike akceptis la gastojn gesinjoroj Schindler kaj la Schwelm-a grupo, kiuj ankaŭ zorgumis ties fizikan bonfarton.

Post salutvortoj de la grupestro Kronshage, GEFA-vicprezidanto Graß kiel distriktkomisiito de la ankoraŭ ekzistanta BD Wuppertal bonvenigis la kunvenintojn. Hermann Behrmann raportis pri lastdataj rezultoj de siaj aktivoj kaj invitis al prelega evento en Paderborn, intertempe okazinta. Profesoro por cibernatika pedagogio d-ro Helmar Frank, internacie agnoskita fakulo, tie eksplikis siajn atentindajn ideojn pri la germana lingvo-politiko.

El hejmeca atmosfero kun kandelodoro, kafo kaj bakajoj kolego Barnickel forkondukis la aŭskultantaron al la pasintaj IFEF-kongresoj en Maribor kaj Lugano. Liaj kolorfilmoj revivigis memorindajn tagojn; multaj konataj filmaktoroj plezurigis la publikon.

Sciencan scivolon vekis prelego de la astronomo d-ro M. Maitzen, Bochum, kiu elokvente eksplikis aktualan astran fenomenon. En pli fruaj epokoj, li klarigis, oni kredis kometon anoncanta de katastrofo. Sed eĉ en tiuj ĉi tagoj tiaj mistikaj difinoj trovas ankoraŭ dankan publikon superstiĉan, kion profitas neseriozaj

publicistoj, negocemuloj kaj sektanoj. Ankaŭ la kometo Kohoutek, tiel nomata laŭ ties ĉefa ekrovinto el Hamburg, konsistas seniluziige nur el gaso, polvo kaj maldensa glacio, kiuj pasas dum sia elipsa vojo nian planedon en 120-milionojn-kilometra distanco.

Lotumado kun akirindaj premioj, donacitaj de la gastigitaj grupanoj, i.a. plej lasta libro de la itala verkistino Lina Gabrielli konata el Rimini, enkondukis la vesperan programon. La eksterdistrikta partoprenintoj devis adiaŭi jam antaŭ la interesa vojaĝra-

porto de gesinjoroj Knötsch pri la kanada Toronto kaj bedaŭris maltrafi la diapozitivprezentadon de Anneliese Köhler pri Beograd.

Malgraŭ senpaga tombolo kaj tre moderaj prezoj por trinakaĵoj kaj abunda vespermanĝo, la diligenta kolegaro povis ankoraŭ transdoni netan gajnon de 60,— gm al la fonduso de H. Behrmann. La loka gazetaro preskaŭ duonpage kun fotokliŝo raportis pri tiu ĉi sukcese aranĝita renkontiĝo kaj pri aliaj sciindaĵoj el la Esperanto-movado.

wbr



Jarkunveno en Schwelm

Britaj Fervojoj planas por la estonteco

La Britaj Fervojoj antaŭ ne longe anoncis siajn ĉefcelojn por la estonteco. Laŭtaksle la nombro de personkilometroj povus pligrandiĝi je 30 procentoj en la venontaj 10 jaroj, la vartrafiko kontraŭe iomete malkreskos. La stoko de varvagonoj verŝajne ne multe malpligrandiĝos, sed la longeco de la reto kun ĉirkaŭ 18 600 km restos konstanta. Ĝis 1981 la Britaj Fervojoj intencas duobligi siajn inve-

stojn kompare al la nunaj kaj elspezi 1,78 miliardojn da pundoj por la privilegia elektrizado unue de la londonaj antaŭurbaj linioj kaj pli poste de la ĉeflinioj London—Edinburg kaj London—Leeds. De ĉi tiu sumo estas planitaj 1,09 miliardoj da pundoj por la rulekipaĵo (veturilaro). Oni havigos 105 dizelmotortrajnojn por 200 km/horo kaj 120 elektro-traĵojn por 250 km/horo maksimuma rapideco.

trad.: Werner Heimlich jun.

El la grupoj

München

Informado estas ĉio!

Unu el niaj plej gravaj problemoj estas informi kaj varbi efike per niaj ĉiam tro limigitaj rimedoj. Por niaj amikoj eble estas interese, kiel ni en Munkeno provas atingi almenaŭ etan parton de nia neesperantista publiko.

La Munkena grupo decidis antaŭ kelkaj monatoj donace prezenti al ĉiuj urbaj bibliotekaj filioj — estas 35 —, po unu kompletan instrukurson, tio estas lernolibroj 1a kaj 2a grada kun ŝlosiloj kaj kajero „Moderne Menschen sprechen Esperanto“. Kompreneble tio kostas iom da mono. Sed en ĉiuj filioj ekzistas fremdlingvaj lernolibroj kaj vortaroj kaj laŭ ilia aspekto ili estas ofte uzataj. Nun ankaŭ Esperanto estas inter la lingvoj. Krom tio, tiu investita mono donas valoron dum kelkaj jaroj, multe pli longe ol mallongvivaj flugfolioj.

Aldone al tio, ni interkonsentis meti la informilon „Esperanto auf einem Blatt“ en ĉiuj telefonĉelojn — ĉu en aŭ apud la telefonlibroj — apud kiuj ni preterpasas ĉu proksime aŭ malproksime de niaj loĝejoj —. Kelkajn ekzemplerojn de tiuj folioj mi ĉiam portas en miaj poŝoj. Mi jam provis kaj devis konstati, ke ĉiun semajnon necesas aldoni novajn ekzemplerojn. Ni povas supozii, ke ĉefe scivolemuloj kunportas la foliojn. Plie oni povas meti la foliojn ankaŭ en kuracistajn kaj aliajn atendejojn.

Speciala ebleco por fervojistoj:

La fervojo prezentas al la pasaĝeroj en la vagonoj ilustritan revuon „Schöne Welt“ kiel legajon. Nun mi engluas en ĉiun revuon kiujn mi povas trovi en mia laborejo unu folion pri Esperanto. Tie ili

restas longtempe kaj la legantoj ne povas pretervidi ilin.

Krom tio oni povas, kaj mi faras tion du aŭ trifoje jare, enmeti varbfolion en ĉiun „Sozialblatt“, kiuj estas disdonataj al ĉiuj kolegoj monate. Se mia sugesto nur instigas kelkajn legantojn fari saman aŭ similan, tiuj linioj ne estas vane skribitaj.

J. Weidacher

Nova Distrikt-komisiito en Essen

Mi naskiĝis la 7an de Januaro 1931 en Dortmund-Hörde. Ek de la jaro 1945 mi estas fervojisto. En la jaro 1949 kologo Werner Dickel, nuntempe Lünen/Vestfalio, instruis la Internacian Lingvon en la fervoj-laborista-renkontiĝo en Dortmund-Hörde. La kurso



Günter Bartz

komenciĝis kun dekkvin interesuloj, je la fino mi restis sola kiel lerninto. Jam en la sama jaro mi partoprenis la unuan Germanan Esperanto-kongreson post la dua mondmilito en Göttingen. En la sama jaro mi ankaŭ aktive travivis Revelo-kongreson en Recklinghausen. Kune kun de

kvar esperantistoj mi ludis „Anglano“ en la spektaklo „Korporacio per Esperanto“. En la jaro 1951 mi unuafoje partoprenis Tutmondan-Junularan-Kongreson en Haarlem/Nederlando. Malgraŭ multaj malfacilaĵoj por germanaj esperantistoj finfine mi ricevis la petitan vizon flanke de la nederlandana konsulato en Dortmund. Post la kongreso mi vizitis urbon Zaandam. En la hotelo Karseboom unuafoje mi parolis publike kiel deligitito de nia germana grupo. Ek tiu tempo mi subtenas la lokan grupon kiel kasisto. Ek de la jaro 1958 mi vizitis preskaŭ regule ĉiujn IFEF-kongresojn, tre ofte akompanita de mia edzino.

Intertempe mi posedas ĉ. 120 Esperanto-librojn, registritan en propra hejma biblioteko. Inter ilin oni trovas maloftajn presaĵojn, nome „La bela mondo“ el la jaro 1909 kaj lernolibrojn el deknua landoj. En Esperanto-ekspozicio-Westfalenhalle mia kolektaĵo estis prezentita al publiko. En mia Esperanto-arkivo estis kolektataj: bildoj, raportoj, artikoloj el revuojn kaj gazetojn kaj mia Esperanto-vivo en pli ol 100 skribmaŝinfolioj.

Post la emerito de Alfred Schnetzer, ek de la 1a de Januaro 1974 mi transprenis la taskon de komisiito por Esperanto en la fervoja distrikto Essen.

Mitteilung

Die Frühjahrszusammenkunft der Bezirksbeauftragten findet am Samstag, dem 23. März 1974 in Frankfurt/Main statt. Einladung und Tagesordnung wird rechtzeitig übersandt. Bitte diesen Termin vormerken und freihalten.

BSW - Esperanto - Gruppe - Hagen

Am 14. 11. 1973 sandten wir einen Brief an den Bundes-

kanzler Willy Brandt. Wir nahmen Bezug auf die Kontroverse Pompidou/Jonas während des Besuches des Osterreichischen Staatspräsidenten in Paris.

Zum Schluß richteten wir an den Bundeskanzler die Fragen:

Als Esperantisten interessiert es uns: Wie denken Sie, verehrter Herr Bundeskanzler, sich in einer Europa-Union die Lösung des Sprachenproblems? Dürfen wir hoffen, daß Sie unsere Arbeit zur weltweiten Verbreitung des Esperanto unterstützen werden?

Am 6. 12. 1973 dankte Herr Dr. Massion vom Bundeskanzleramt für unser Schreiben.

Aus dem Schreiben sind folgende Stellen besonders hervorzuheben:

Sie können sicher sein, daß der Bundeskanzler das Engagement der Esperantisten zu Gunsten der Verbreitung einer allen Völkern gemeinsamen Sprache wohl zu würdigen weiß.

Was die Einführung des Esperanto als Sprache der angestrebten Europäischen-Union anbetrifft, so könnte dies vielleicht dazu beitragen, manche der auf diesem Weg noch zu überwindenden Schwierigkeit zu erleichtern.

Ihre Befürchtung, daß in einem vereinten Europa die Sprachen der anderen Mitgliedsländern gegenüber der französischen Sprache benachteiligt sein könnten, ist grundlos. In der europäischen Gemeinschaft sind die Sprachen der Mitgliedsstaaten ausdrücklich als gleichwertig und gleichberechtigt anerkannt.

P. Hermanns

Lastmomenta informo

IFEFF-Postkongreso en Calella de la Costa (Barcelono) Hispanio.

18 — 21 de majo 1974

Postkongresa Adreso: S-ro Félix de Valois, Hotel Mediterráneo, Calella (Barcelono). Banko: Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Barcelona, sucursal de Calella, konto n-ro 390.

Programo:

Sabaton la 18an de majo: Post la IFEFF-Kongreso, okazonta en Tarragono, speciala kongresa vagonaro startos el la Tarragona stacidomo je la 8-a horo matene. Ĉe la alveno en Barcelono, esperantistoj bonvenigos vin, kaj dum la tuttaga vizito tra la urbo, ili akompanos vin kaj montros al vi la plej pitoreskajn vidindaĵojn, tio estas la Fervoja Muzeo, la Gotika Kvartalo, la mondfama monto Tibidabo, la Parke Güell, la Templo Sankta Familio, la monto Montjuic kaj la Hispana Vilaĝo.

Vespere, okazos frata vespermanĝo en la restoracio „La Pèrgola“.

Je la 22-a horo, ekvojaĝo al la postkongresa urbo Calella de la Costa (elparolu: Kalelĵa de la Kosta), kiu situas 50 km de Barcelono. La lokaj samideanoj helpos kaj distros vin.

Dimanĉon la 19an de majo: Libera Tago. Tagmeze, okazos la inaŭguro de Strato Esperanto. Vespere kaj nokte, oni laŭvole eblos viziti diversajn kabaredojn kaj festejojn.

Lundon la 20an de majo: Je la 9a horo matene, perŝipa ekskurso tuttaga, amuziga kaj instrua laŭlonge de la Mediteranea „Costa Brava“ (klifa marbordo), elsipiĝante ĉe kelkaj ĉarmaj apudmaraj vilaĝoj. Vespere, reveno al Calella.

Mardon la 21an de majo: Libera mateno. Posttagmeze, ekskurso al la vilaĝo Blanes, kie oni vizitos la „Botanikan Gardenon“, kaj ĉeestos la fiŝaŭkcian maristan halon. Nokte, ni ĝuos elstaran Andaluzan dancfestivalon.

Merkredon la 22an de majo: Adiaŭa Tago.

Prezo: 2 950,— pesetoj. La prezo inkludas kompletan pensionon en la hotelo, ekskursojn kaj viziton tra Barcelono kun vespermanĝo.

Anekdoto

Du policanoj, sekvintaj al person-aŭtomobilo, haltigis ĝin. La unua policano deklaris, ke la aŭtomobilisto modele trafikis, kiel ili konstatis post sufiĉe longa persekutado. Kiel premion por tiu imitinda veturado li transdonis al la aŭtomobilisto 200 markojn.

Demandis la dua policano: Kiel vi uzos tiun monon?

Respondis la aŭtomobilisto: Mi akiris la permeson aŭtomobili.

La apuda edzino deklaris proteste: Ne kredu tion, ebrie li ĉiam parolas sensencaĵojn!

El la fundo de la aŭtomobilo kriis la patro: Kion mi diris antaŭe? — Per ŝtelita aŭtomobilo oni ne povas entrepreni longajn veturadojn..

Offenbach/Main

Urba parlamentano Müller, Offenbach, prezidanto de la unuiĝo por la popola altlernejo, laŭ propono de esperantisto Denk dum la membrokunveno de tiu unuiĝo proponos al la urba administracio ekonomia logstraton laŭ „Esperanto“ aŭ laŭ D-ro Zamenhof. Dum la sama kunveno oni instigis daŭre okazigi Esperanto-kursojn kaj peti la ĝemeliĝajn urbojn de Offenbach, sekvi tiun ekzemplon. La nunan Esperanto-kurson, gvidata de Robert Kvasnak, usondevena studento kaj unu el la aktivuloj en la ROMOLO-regiono, partoprenas 14 personoj.

Pilo

**Estraro kaj komisiistoj de la unuiĝo Germana Esperanto Fervojista Asocio
en la Sociala Organizo de Germana Federacia Fervojoj
Stato: Januaro 1974**

Estraro

Prezidanto: BAmtm Gießner, Bf Herzberg (Harz); Basa 949/887/391

Vicprezidanto/Redaktoro: BAmtm Graß, BD Köln - F-Büro, F 60 -; Basa 943/1242, privata adreso: 565 Solingen 11, Meteorstr. 13

Sekretarino: BHS'in Kruse, Sozialamt Frankfurt/Main; AA 517; Basa 955/3280

Verbado/Informado: TBAmtm Brandenburg, Hbm Münster (Westf.); Basa 945/397

Kasisto: BHS a. D. Jentsch, Bf Ober-Ramstadt ĉe Darmstadt

Apartaj komisiistoj

Lingvaj ekzamenoj kaj Instruado: BAmtm Lautenbach, BA Fulda; Basa 957/822/243

Fakterminaroj: BOAmtm Ritterspach, ZVL Frankfurt/Main, AA 5005; Basa 955/3680

Junularaferoj: BS Heimlich, Ga Soltau (Hannover); Basa 949/850/113

Biblioteko kaj gazetkolektado: BOI Rösemann, BD

Hannover, Bf 34; Basa 949/2378

Bulteno-dissendo: BOS Schindler, Bf Schwelm (Wuppertal); Basa 946/848/126

Arkivo: BOS Barmaneter, Bf Woringen (Schwaben) - über Memmingen - Bez. München; Basa 964/824/365

Distriktkomisiistoj

Essen: BOS Bartz II, Bf Dortmund-Hörde; Basa 944/800/718/55 aŭ 800/809/14

Frankfurt/Main: BOAR Dr. Lang, Pa bei der BD Frankfurt/Main; Basa 955/1501 aŭ 5788

Hamburg: BOAmtm Lepke, BD Hamburg - B-Büro -; Basa 947/1581 aŭ 5569

Hannover: BHS Heimlich, Bm Soltau; Basa 949/850/127

Karlsruhe: BOAmtm Hug, BD Karlsruhe - Ps-Büro Ps 26; Basa 953/5005

Kassel: BHS Tasler, BD Kassel - Ps-Büro Ps 82 -; Basa 957/1259

Köln: BOI Herlitze, BD Köln, Büro B (Ozl); Basa 943/473

München: Vorhdw Weidacher, Bw München-Ost; Basa 962/834/553/aŭ 566

Münster: BAmtm Schrupp, BD Münster (Westf.) - P-Büro - P 6; Basa 945/1771

Nürnberg: BHS Müller, Bahnpolizeiwache Bamberg, Bp-Posten Lichtenfels; Basa 966/844/388

Regensburg: TBAmtm Röder, BD Regensburg - T-Büro - Th 8; Basa 965/5858

Saarbrücken: BHS Müller, Ps-Büro; Basa 956/5663

Stuttgart: TBAmtm Krüger, Bw Heilbronn; Basa 952/822/328

Wuppertal: BAmtm Graß, BD Köln - F-Büro, F 60; Basa 943/1242

Peto al la eksterlandaj geamikoj!

Ĉi maldekstre ni komunikas la aktualan adresaron de la GEFA-estranaroj kaj de la distriktaj komisiistoj. Bonvolu korekti vian liston kaj eventuale ŝanĝi la preparitajn adresojn por garantii la akuratan akcepton. Se vi mem havas dezirojn rilate la akcepton de nia BULTENO, ni urĝe petas informi nian sekretariion.

Redaktino por n-ro 2/1974 estas la 25. 3. 1974

Flughavenfervojo Amsterdam/den Haag kun Schiphol

La registaro de Nederlando decidis sankcii la konstruon de flughavenfervojo inter Amsterdam/den Haag kaj Schiphol. La konferencoj okazas nun inter la registrao kaj la NS. La flughavenfervojo apartenos al la estonta eŭro-

pa fervojreto por tre altaj rapidecoj. La NS intencos konstrui la finstacion tiel profunde, ke pli poste plilongigo de la linio sub la urbocentro al la nordaj antaŭurboj estos ebla. Ĉi tiuj klopodoj celas novordigi la kunlaboron inter la aertrafiko kaj la reltrafiko en tuta Eŭropo. Temas ne nur

pri komunikado inter unu urbo kaj ĝia flughaveno, sed pri loĝregiona trafikoforto tra mezaj distancoj sur la reloj eliranta de grandaj flughavenoj. La estontaj flughavenoj ne plu estos konektitaj nur al antaŭurbstacioj, sed rekte al ĉeflinia trapasebla stacio. trad.: Werner Heimlich jun.

Herausgeber / eldonanto: Hauptvorstand des Bundesbahn-Sozialwerks, Frankfurt (Main). Schriftleitung / redakcio: Wilhelm Graß, 565 Solingen 11, 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 Esperanto Fervojista Asocio.