

BULTENO

de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher Eisenbahner - Esperantisten im Bundesbahn - Sozialwerk



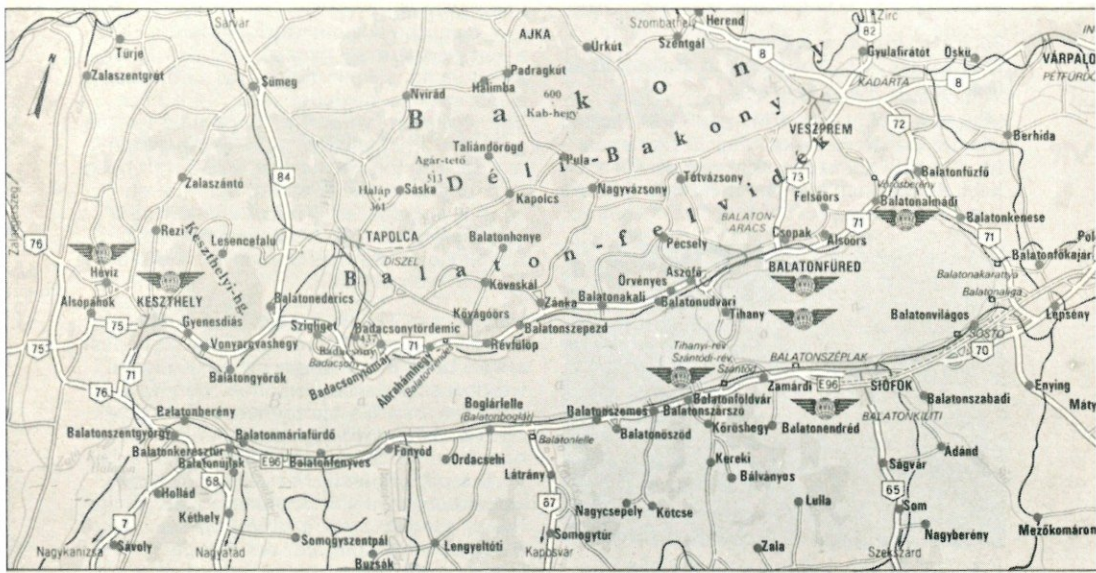
Fondita 1952

Numero 1

Januaro/Februaro 1982



34a IFEF-Kongreso en Hungario



Mapo de Balaton

Mirinda kongresloko Balatonfüred

Duan fojon la Internacia Fervojoista Esperanto-Federacio (IFEF) sekvas la inviton de la hungaraj gekolegoj aranĝi kongreson, la 34an postmilitan, en ilia lando. La elektita loko Balatonfüred situas ĉe la lago Balaton, la plej granda dolĉakva lago de okcidenta kaj meza Eŭropo. Eble la kongresanoj povos naĝi jam komence de Majo, ĉar la akvo rapide varmiĝas kaj entenas plurajn sanigajn mineralojn. Krome la akva temperaturo matene kaj vespere estas pli alta ol tiu de la aero. Ne mirinde ke la fama

verkisto Czuczor skribis jam en 1844: Fort' de l' animo hardiĝas per ondoj de l' sorto malmilda; ondoj de lag' Balaton donas vivforton al korp'. Kiuj vidindaĵoj meritas la atenton de la kongresanoj? Ununavice la fonto de saniga akvo Kossuth Lajos. Ĝi situas sur la centra placo kaj estas ĉirkaŭata de la ŝtata hospitalo kaj sindikataj sanatorioj. Samloke troviĝas la panteono, kie memortabuloj memorigas pri personoj, kiuj eternigis la nomon Balatonfüred per siaj verkoj kaj agoj.

La romkatolika dutura preĝejo en neo-romanika stilo datas el la jaro 1927, dum la Blanka Templo (Fehér templom) estas konstruita jam en 1829. Tiu kalvinana preĝejo konservas preciozajn eleziajn trezorojn el la 16a jarcento. Pluraj parkoj, statuoj kreitaj per famaj skulptistoj, oldetosaj loĝdomoj kun floraj ĝardenoj faras neforgesebla la restadon. Ke Balatonfüred kiel centro de velboatistoj disponas ankaŭ pri ŝipfabriko, estu menciata nelaste.

En tiu ideala loko, kie la kongresaj aranĝoj estas facile kombineblaj per saniga feriado, disvolviĝos la 34a IFEF-kongreso. Do ĝis baldaŭa revido en amika sfero en la gastama Hungario!

W. B.

34. Internacia Kongreso de Eisenbahner-Esperantistoj en Balatonfüred (Ungarn) 1. bis 8. Mai 1982

Mit BULTENO Nr. 4/81 und 5/81 haben wir die bis dahin bekannten Einzelheiten für die Teilnahme am Kongress veröffentlicht. Inzwischen gingen uns noch weitere Informationen zu.



Promenade mit Dampferanlegestelle

Anreise

In Budapest geben am 1. und 2. Mai 1982 auf den Bahnhöfen Keleti, Nyugati und Déli Eisenbahner-Esperantisten Auskünfte an durchreisende Kongreßteilnehmer. Für den 2. Mai ist ein Sonderzug geplant, der den Bahnhof Budapest Déli pu (Südbahnhof) gegen 16 Uhr verläßt und gegen 18.30 Uhr in Balatonfüred eintrifft. Dieser Zug eignet sich vor allem für Reisende, die die Nachtfahrt im Oostende-Wien-Expreß wählen und um 14.35 Uhr in Budapest Keleti pu (Ostbahnhof) ankommen.

Unterbringung

Die Kongreßleitung ist bereit, den Teil-

nehmern Unterkünfte zu vermitteln, die auf der Hin- oder Rückfahrt in Budapest übernachten wollen. Je Bett und Nacht sind entsprechend der Zimmerqualität 30 – 50 DM anzusetzen. Teilen Sie Ihre Wünsche baldmöglichst der Kongreßleitung mit.

Im Kongreßort Balatonfüred werden die ersten 280 Angemeldeten im gewerkschaftseigenen Hotel SZODT untergebracht, das auch als Kongreßgebäude dient. In ihm befindet sich ein Restaurant, ein Tanzsalon, eine Arztpraxis, ein Friseursalon und ein Laden für Andenken und Esperanto-Artikel. Die übrigen Teilnehmer werden im weit entfernten Hotel Marina wohnen.

Programm

Der fachliche Akzent wird wiederum durch einen Fachvortrag gesetzt, der von einer Ausstellung, Filmvorführungen und einer Uniformschau begleitet wird. Sprachlich Interessierten wird ein Esperanto-Kursus geboten, Philatelisten eine Präsentation von Esperanto-Briefmarken. Freizeitgruppen der ungarischen Eisenbahner führen typisch ungarische Volkstänze vor und musizieren für Sie. Die sehenswerten Ausflugsorte wurden bereits im BULTENO Nr. 5/81 vorgestellt.

Nachkongress in Budapest (8./9. Mai)

Ein Bild über Ungarn ist ohne Budapest unvollständig. Die ungarischen Kollegen werden sich daher bemühen, den Teilnehmern des Nachkongresses die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der „Perle an der Donau“ zu zeigen. Natürlich fehlt auch nicht ein festlicher Abend in einem Nobelrestaurant mit Zigeunermusik. Einige Plätze stehen noch zur Verfügung. Baldige Anmeldung bei der Kongreßleitung wird daher empfohlen.

Anschrift der Kongreßleitung

LKK de la 34a Kongreso (Balatonfüred/Hungario) de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio, H-1378 Budapest VI, Pf. 7. W. B.

Ne forgesu!

27. 3. 1982, Würzburg, laborkunsido GEFA-estraro kaj -komisiitoj
1. — 8. 5. 82, Balatonfüred/Hungario, 34a IFEF-kongreso
 15. — 17. 10. 82, 26a GEFA-jarkunveno en Friedberg/Hessen
- Oktober 1983, 27a GEFA-jarkunveno en Lüneburg

Datenverarbeitung

Was hat GEFA damit zu tun?

Machen wir's kurz: ohne Datenverarbeitung geht nichts mehr. Hieß es vorher „Von der Wiege bis zur Bahre Formulare, Formulare“, so könnten wir heute sagen: „Durch das Leben wie ein Faden ziehen Daten sich, nur Daten“ (die Formulare haben trotzdem ein zähes Leben). Was hat das mit GEFA, mit unserer Vereinigung, zu tun?

Nun, in vielen Bezirken werden die Verbandsbeiträge seit langer Zeit mittels Dauerauftrag über die Sparda-Bank eingezogen. Das funktioniert reibungslos und ist für alle Beteiligten die beste Lösung. Keiner kann die Beitragszahlung vergessen, keine Arbeit für Überweisungen, der geplagte Kassierer hat Ordnung in seinem Laden und braucht keine Mahnungen zu versenden.

Im Jahre 1982 werden auch die restlichen Bezirke auf dieses Verfahren umgestellt. Man sollte meinen, allen Mitgliedern wäre das eine willkommene Lösung. Aber siehe da, manch einer sendet seinem Bezirksbeauftragten weder den erbetenen Dauerauftrag noch eine Antwort. Oder aber es kommt gar eine lapidare Austrittserklärung. Etwa dieser jährlichen 12 DM wegen? Das können wir gar nicht glauben. Wir alle haben uns doch einst den Eisenbahner-Esperantisten angeschlossen, weil wir in der Internationalen Sprache nicht nur ein hervorragendes Verständigungsmittel sehen, sondern auch ein Werkzeug, mit dem wir unseren bescheidenen Beitrag zur Verständigung und Befriedung der Menschheit leisten können. Und dazu möchten doch sicherlich auch unsere älteren und alten Mitglieder, die nicht mehr so aktiv wie vordem am Leben der Vereinigung teilnehmen können, mit ihrem Scherflein beitragen.

Das **Bundesverdienstkreuz am Bande** erhielt am 24. 11. 1981 die Vorsitzende des Deutschen Esperanto-Bundes GEA,

Frau Elisabeth Bormann,

für ihre langjährige Tätigkeit auf der Basis der internationalen Sprache Esperanto für die Völkerverständigung, für internationale Frauenarbeit und für die Betreuung alter Menschen.

Wir gratulieren herzlich!

Vereinigung deutscher
Eisenbahner-Esperantisten
Gießner

Darum heute unsere Bitte an alle Mitglieder: Unterschreiben Sie Ihrem Bezirksbeauftragten oder Kassierer den erbetenen Dauerauftrag, und tragen Sie damit auch in Zukunft dazu bei, daß GEFA im internationalen Verband den ihr zukommenden Aufgaben nachkommen kann. Das wünschen sich der Vorstand und alle, die mit ihrer Aktivität dafür sorgen, daß die Vereinigung lebt. — pr —

Plej rapide inter ĉiuj: la francaj fervojoj SNCF

Post veturado de unu horo kaj duono sur la linio Parizo — Liono per la nova ekspreso TGV (trajno por grandaj rapidecoj) aŭdiĝas el la kupea laŭtparolilo la informo, ke la trajno nun atingis 260 km/h, troviĝanta 143 km sudoriente de Parizo. La motoroj zumas eble iom pli altsone, sed ili nek bruas nek kaŭzas pli da vibrado ol ĝenerale. La konversacio kun la najbaroj ne bezonas plilaŭtiĝi, la vino ne transrande ondas el la glaso sur la klaptablo apudfenestra. En la Liona stacio Perrache la horloĝo ĉe la alveno montras, ke la trajno bezonis 2 horojn 58 minutojn por la 426 km distanco.

La „Trajnon por grandaj rapidecoj“ TGV inaŭguris ŝtatprezidanto Mitterrand la 22an de Septembro 1981 kaj kun la vintra horarperiodo la 27an de Septembro 1981 ektrafikis regule tiaj trajnoj ĝis 13foje ĉiutage inter la du grandurboj Parizo kaj Liono. 40% el la tuta franca pasaĝertrafiko tuŝas ĉi tiun linisekcion kaj la planoj por aparta rapidlinio tie datiĝas jam el 1969. Oni tiam detale komparis la relvojan projekton kun la variantoj aërotranoj kaj aviadilo Airbus, kaj en 1972 la trafikministerio en Parizo agnoskis la planojn de SNCF. Tamen, la startsignalo venis nur en Marto 1974 post la granda „naftoŝoko“.

Nur kvin jarojn daŭris la konstruado de 274 km longa nova relvojo kaj la finpretigo de la unua TGV, per kiu malfermiĝas nova ĉapitro en la fervoja historio. Tutmondan surrelan rapidec-rekordon de 331 km/h, starigita en 1955 ankaŭ de SNCF, superis TGV-trajno kun preskaŭ serikonstrua elektrotracia ekipaĵo (sed kun iom ŝanĝita radoaro) la 26an de Februaro 1981, atingante 380 km/h.

La regulaj TGV-vagonaroj estas 200 m longaj kaj konsistas el ok grandkupeaj

vagonoj inter du trakci-komandaj kapoveturiloj. La povumo sumas je 6300kw (8650 ĉevalpovoj). Teknika novaĵo okulfrapa: ĉiu vagono havas nur unu boĝion, en la ekstrema fino; ĝi fakte troviĝas inter du vagonoj kaj servas al ambaŭ. Pasaĝeroj do neniam sidas „sur la radoj“. El la 13 boĝioj de la tuta trajno ses estas trakciantaj. TGV uzas tri bremssistemojn: elektro-rezistanca bremsa je ĉiu trakcianta akso, uzata inter 300 kaj 160 km/h (malakcela povo 10 KN), diskobremso uzata de 160 ĝis 0 km/h (malakcela povo 3,4 KN) kaj ordinara ŝuobremso por la samaj rapidecoj. Por la veturadsekureco zorgas anstataŭ konvenciaciaj signaliloj laŭlonge de la relvojo, kontinua informado pri la veturenda rapideco per traccirkvitoj en la kondukistoj. La realigon de tiuj rapideco-ordonoj telekontrolas aŭtomatsistemo, kiu en kazo de bezono bremsigas la trajnon sen kunago de enrajna kondukisto.

38 tiaj trajnoj funkcias jam regule nun, ili trafikis sur la tri linioj Parizo — Liono — St. Etienne, Parizo — Mâcon — Genevo kaj Parizo — Dijono — Besançon. Ili estas ekipitaj por du frekvencoj, do taŭgaj ne nur por la 25 000 volta 50 herca alternkurento de la nova linio, sed same por rekta kurento de 1500 voltoj sur la malnovaj liniopartoj. La katenario de la nova linio estas pli forte streĉita ol ĝenerale, la bronza portkablo havas diametron de 65 mm², la kupra kontakt-drato 120 mm². Ĝis mezo de la nuna jardeko la nombro de TGV-trajnoj kreskos ĝis 87, el kiuj 6 estos ekipitaj por tri frekvencoj, do taŭgaj ankaŭ por la svisgermana alternkurento de 15 000 voltoj, 16²/₃ hercoj. Sed laŭ unuaj spertoj ĉi tiu planita nombro de trajnoj ne sufiĉos: tro granda estas la nombro de pasaĝeroj, kiuj deziras profiti la rapidegan transporton. Pli ofte oni devos kunligi du trajnojn, ĉar unu ofertas nur 275 sidlokojn en la dua klaso plus 111 en la unua klaso, du trajnoj povas transporti 772 personojn.

Antaŭa sidlokrezervaro estas deviga, tio eblas ĝis la lasta horo antaŭ la ekveturo. Poste oni povas akiri alirpermesan kuponon el tiucele starigitaj specialaj aŭtomatoj. La veturprezo dependas de horo kaj tago. Principe validas la ordinariaj biletoj, sed krompago estas postulata kun la sidlokrezervaro en la horoj de forta trafiko, ekzemple labortage de la 6a ĝis la 7a horo, de la 11a ĝis la 13a kaj de la 18a ĝis la 19a horo. Ĉiu trajno havas bufedon kaj al pasaĝeroj de la unua klaso oni servas manĝaĵojn kaj

trinkaĵojn ĉe la sidloko.

Sur la nova 274 km longa relvojparto troviĝas nek tuneloj nek traknivelaj vojpartoj. La trajnoj „grimpas“ trans la montojn laŭ deklivoj ĝis 35 ‰, permesita akspremo ĝis 16 tunoj; tial vartrajnoj ne povas uzi ĉi tiun linion. Necesis 1 000 000 tunoj de reloj, 1 500 000 tunoj da ŝpaloj, 5 900 000 tunoj da basalto, 450 pontoj kaj 8 viaduktoj.

La grundoakiro por la nova relvojo (2300 hektaroj) okazis senprobleme. Kun 98,2 ‰ de la posedintoj oni trovis interkonsenton. Publikaj protestoj aŭ kontraŭulaj iniciatoj estas nekonataj, diris la projektestro Paul Avenas dum gazetara konferenco. Sole la vinkulturistoj de Chablis, kie kreskas fama burgunda vino, ne konsentis pri distranĉo de siaj vitejoj, do oni alie kondukis la linion.

En la nuna situacio la distanco de Parizo al Liono mallongiĝis je 86 km al 426 (antaŭe 512) km. Post finkonstruado de pluj 116 km en la nordo, projektita por 1983, la veturdaŭro de Parizo ĝis Liono reduktiĝos al du horoj, ĝis Genevo al 3 horoj 40 minutoj kaj ĝis Marsejlo al 4 horoj 50 minutoj. La maksimuman rapidecon oni limigis pro ekonomiaj kaŭzoj al 260 km/h, nur por regajni tempon ĉe malfruigoj oni veturas pli rapide.

Planitaj estas ankaŭ pluj TGV-linioj en okcidenta kaj sudokcidenta direkto de la ĉefurbo al Rennes, al Nantes kaj Bordeaux. Eventuala plivastigo de la rapidega reto povas konduki norden al Belgio kaj — post konstruado de subkanala tunelo — ĝis Londono.

Kun fiero SNCF povas konstati, ke en Francio oni ĝustatempe ekkonis la bonŝancon por rapidega surrela transporto kaŭze de la naftokrizo. La bezonata elektra energio estas produktbla enlande, ĉu el karbo, ĉu el atomenergio. La kreskantaj pasaĝernombroj pruvas klare, ke la klientaro ja akceptas la rapidegajn trajnojn. Iuj eĉ forlasas aviadilon kaj aŭtomobilon — la prognozoj pravis.

Atentema leganto eble sin demandas, ĉu la franca TGV donis mortbaton al la germana projekto de magnetglitaj trajnoj, pri kiuj temis la fakprelego de Regensburg. Tute ne, eĉ male. Surrelaj veturiloj kaj trakcilioj ĉe 260 km/h estas submetitaj al ekstremaj strenoj. Rapida eluziĝo estos nepre sekvo. La TGV-trajnoj necesigas ankaŭ tre akuratan traknivelon, ĉiunokte

oni devas labori sur la relvojoj. Faru komparon kun via aŭtomobilo. Se vi ĉiutage kurigas ĝin pele sur aŭtoŝoseo je 180 km/h, kiel longe ĝi tion eltenos? Magnetglitaj trajnoj povas rapidege moviĝi sen streno de eluziĝantaj partoj kiel akslagroj, radoj, reloj, frotkontaktoj eletraj. Jen la avantaĝoj de la magnetglita tekniko. Rapidegaj transportiloj estas ja bezonataj — tion pravas TGV.

Ritt

Fervojaj Novaĵoj

Aŭstralio: Nordsude transversa relvojo

En Aŭstralio oni nun komencis la prepar-laborojn por la konstruo de 1500 km longa fervojlinio inter la kontinentmeza urbo Alice Springs kaj la nordborda havenurbo Darwin. La linio estas konstruota laŭ la sama principo kiel tiu en Oktobro 1980 al la trafiko transdonita linio de Alice Springs al Tarcoola en la sudo, kiu realigis la konekson kun la orient-okcidenta magistralo Sidney — Perth. La nova linio al la Norda Teritorio de Aŭstralio estos la unua la tutan kontinenton trairanta fervojlinio.

Hindio: Pluaj 8000 km por elektra trakcio

La Hindaj Fervojoj planas la ŝanĝ-konstruon de entute 8000 trakkilometroj por elektra trakcio. Aprobis tiun projekton la 7a kvinjarplano de la registaro por la tempo 1986 — 1990. Tial ĝis la fino de la kuranta (6a) kvinjarplano devas esti ŝanĝkonstruataj ankoraŭ 3000 km kaj inter 1986 — 1990 ĉiujare pluaj 1000 km da traktoj. Post realigo de la elektrizadplano la Hindaj Fervojoj kalkulas kun ebla jara ŝparo de 6000 tunoj da dizela brulaĵo. Nuntempe nur 4719 km el la 60 700 km ampleksa fervoja reto estas sub katenario, el kiuj 5553 km estas larĝŝpuraj (1676 mm) kaj 166 km etŝpuraj (1000 mm).

Marko: Nova relvojo tra la Atlas-montaro

Antaŭ nelonge la reĝo de Maroko start-pafis por la konstrulaboroj de nova relvojo Marakeŝ — Laayoun. Tiu 971 km longa linio kondukos parte tra la Granda Atlaso kaj pro tio necesas certa nombro da artkonstruaĵoj, inter ili 26 tuneloj. De Marakeŝ ĝis Agadir la trako estas poste ankaŭ elektrizota. La konstrudaŭron oni taksas je 9 jaroj.

Aŭstrio: La Arlberg-fervojo fariĝos dutraka

La ĉ. 20 km longa sekcio Telfs — Pfaffenhofen ĝis Ötztal de la linio Innsbruck

— Arlberg estas ŝanĝkontruota dutraka. La laboroj komencis en 1981 kaj estos finitaj antaŭvideble en 1987. Ĝis tiu dato la Aŭstria Fervojo (ÖBB) laŭ kontrakto kun la lando Tirolo devas plilongigi la fiksintervalan rapidtrafikon Innsbruck — Telfs—Pfaffenhofen en la Inn-valo ĝis Ötztal. La konstrukostoj kaj la ceteraj investoj por tiu kurdistanca trafikprojekto sumiĝas je 850 milionoj da aŭstriaj ŝilingoj.

Zambio: Trans-Kalaharo-Fervojo

La registaro de Zambio lanĉis publikan ofertpeton pri la konstrulaboroj por 850 km longa fervojlinio. La planita orient-okcidenta relvojo estos parto de la 1400 km longa fervojo tra la dezerto Kalaharo, ĝi interligos la stacion Palapye ĉe la nordsuda fervojo de Zimbave (Rodezio) tra Respubliko Bocvano al Suda Afriko kun la ĝisnuna finstacio Gobabis en Namibio. De tie jam ekzistas interligo tra Vindhuko ĝis la profundmara haveno Walvis Bay ĉe la Atlantika Oceano.

Reĝustigo (El „Internationale Informationen, Wien, n-ro 3/81)

En la lastaj „Informoj“ ni transprenis la malĝustan noticon, ke Ĉinio intencas proponi al la UN la transprenon de Esperanto kiel 6an UNO-lingvon. Tio estis (bedaŭrinde) malĝusta. Ĝusta kontraŭe estas, ke la esperantolernemo en Popola

Nova dato!

La kunveno en Würzburg ne okazos 20. 3, sed 27. 3. 1982

Ĉinio konsiderinde disvastiĝis. La erara informo, alveninta je malrektaj vojoj, rezultigis el tio, ke rektaj germanlingvaj informoj de la Mondorganizo ne estas sendataj al ni. Ni ne bezonas ĉiutagan UNO-ĵurnalon, sed pri ĉio grava, kio koncernas nian Mondorganizon, oni devus povi aĉeti materialon en kiosko. Tiel do eble oni diskutos ankaŭ la grandan maljustaĵon, kiu senproteste jam daŭradas de jardekoj: ke aŭstra specialisto, kiu volas labori en evolulando nome de UNO, devas scipovi la anglan! Tio estas evidenta encementigo de kolonialismo. La homo, nuntempe kapabla rakete aviadi al aliaj planedoj por ilin esplori, ĉe si surtere per neŭtrala lingvo ordon ne povas fari. Kio do mankas por tio?

Busse

El Britio Intercity Eŭrope

La Britaj Fervojoj donis al siaj train-koneksoj al la kontinento, tio estas al Parizo, al Bruselo, al Amsterdamo kaj al Kolonjo, la novan nomon „Intercity Eŭrope“. La nova nomumo estas samtempe ligita kun serio de plibonigoj: plidensigo de la trajn-sinsekvo inter Londono kaj Parizo, ekutiligo de novaj vagonaroj kaj ankaŭ plioftigo de krom-trajnoj inter Londono kaj Dovero, por pli bone eluzi la rapidajn interligojn inter Dovero kaj Ostende (Belgio) per la flugilo-ŝipoj kaj per la aerkusen-ŝipoj (hovercraft). Estonte ekzistu dektri dumtagaj koneksoj al Parizo, dekonu al Bruselo kaj ok al Kolonjo.

El Italio La fervoj-linio „Direttissima“

Dum la venonta jaro estu finkonstruataj kaj ekfunkciigataj sur la linio „Direttissima“ (= plej direkta) inter Florenco kaj Romo la du sekcioj Figline – Florenco kaj Arezzo – Città delle Pieve (entute c. 52 kilometroj). Sed la restanta sekcio inter Arezzo kaj Figline (17% de la tuta linio) nur estu ekkonstruata, post kiam estos kontentige solvita la demando de la financado.
(Komparu la fakprelegon 1978, Bulteno 3/78.)

Novaj pramoj sur la Balta Maro Birdofluga Linio 1982 kun kvin pramŝipoj

Ek de la vintrohoraro 1981 la pramŝipoj (PŜ) „Prins Henrik“ anstataŭis la pramojn „Knudshoved“ kaj „Kong Frederik IX“, kiuj trafikis dum somero. La nova pramo estis konstruata en 1974 kaj ĝis nun veturis sur la Granda Belto inter la urboj Korsør kaj Nyborg. Sed ĉar tie nun disponeblas tri jam pli grandaj ŝipoj, la pramŝipo „Prins Henrik“ estis destinata por la Birdfluga Linio. Sed tiucele necesis grandaj alikonstruoj, kiuj estis komencitaj fine de Septembro de la jaro 1980 kaj kiuj estis farataj en ŝipfarejo en urbo Nakskov. Interalie oni plilongigis la pramon je 12 metroj kaj plialtigis la ferdekan domon je 2,50 metroj por instali aŭtomobilferdekon. La ĉambroj por la pasaĝeroj estis ekipataj pli bone. Venontan someron aldoniĝos kiel kvina pramo la ŝipo „Dronning

Margarethe II“. Kaj tiel la entuta kapacito (en personaŭtomobilunuoj) de la Birdofluga Linio plialtiĝos je proksimume dudek procentoj. La ŝipa parto de la linio estas funkciigata far Germana Federacia Fervojo kaj far Dana Fervojo komune. Krom la supre menciitaj pramŝipoj funkcias ankaŭ la dana PŜ „Danmark“ kaj la du germanaj PŜ „Deutschland“ kaj „Theodor Heuss“.

Retzlaff

D-ro Emile Schlessler
ĝenerala prezidanto de FISAIC
mortis 69 jaraĝa
la 11an de Novembro 1981
Ni funebras pro amiko

Nekrologon vidu en
Internacia Fervojisto 6/81

El la grupoj

Essen / Köln

70 geamikoj, inter ili multaj fervojistoj, partoprenis la 12an de Decembro 1981 en Dortmund al la komuna Zamenhof-festo de la Esperantogrupoj Dortmund, Münster (Westf.) kaj Schwelm. Pastro Ludwig Thalmeier el Landshut montris belajn lumbildojn pri siaj vojaĝoj al Esperantistoj en Japanio kaj Koreujo.

S-ro Loose el Dortmund dankis al la ĉeestanoj pro la donacitaj kukoj kaj por la premioj por la tombolo, kiu servos bonajn celojn en la Esperantomovado. La duono de la 128 premioj venis el Münster. Oni enspezis 609,50 GM. La aktivaj membroj de la 3 grupoj interkonsentis, ke 400 GM rivevu la Esperanto-Centro Paderborn por la agado „Testo 5000“, por intersigi la junularon pri Esperanto. 100 GM iris al la Esperantista Blindulligo de Germanio kaj 109,50 GM al la Societo por la prospero de Bona Espero. La mono estas ĝirita la 15an de Decembro 1981.

S-ro Behrmann por „Testo 5000“, s-ro Karow el Köln por la Esperantista Blindulligo kaj s-ino Otto el Münster por Bona Espero dankis al ĉiuj donacintoj por la malavara helpo. Schindler

Frankfurt/Main:

Ehrung des Mitglieds und langjährigen Kassierers

Mit Ablauf des Jahres 1981 scheidet unser Mitglied, Otto-Friedrich Denk, aus seinem Amt als Kassenführer der BSW-Esperanto-Gruppe Frankfurt aus. Seine nunmehr 30-jährige Tätigkeit in diesem Amt begann bereits 1951 bei Wiedergründung der Eisenbahner-Esperanto-Bewegung im Bezirk Frankfurt. Ab 1. 10. 1954 übernahm er zusätzlich das Amt des GEFA-Kassierers, wobei er auch u. a. die oft umfangreichen Kassen- und Vermittlertätigkeiten bei IFEF-Kongressen zu erledigen hatte. Erst Ende September 1967 konnte er diese Aufgabe in die Hände des inzwischen verstorbenen Kollegen Jentsch (Darmstadt) übergeben. Nun gibt er auch das Amt des „Finanzministers“ für den Bezirk Frankfurt in jüngere Hände.

Wer wie er ein Amt 30 Jahre verwaltete, und sei es auch „nur“ die nicht gerade reich gesegnete Kasse einer BSW-Esperanto-Gruppe, verdient wohl mehr als die Dankesworte und die bescheidene Anerkennung, die ihm anlässlich des Gruppentreffens am 15. 12. 1981 der Bezirksbeauftragten für Esperanto im Namen der Gruppen überbrachte. Ĉiu konas la ĉiam-gajan s-ron Denk el la mond fama led-o-urbo Offenbach. Malgraŭ tio, ke la 7-an de Decembro 1981 li estis 81-jara, li aspektas ankoraŭ pli juna. Ni, la kunlaborintoj, la amikoj, deziras al li sanon kaj bonfarton ankaŭ estonte, gajan humoron, kaj feliĉajn, ankoraŭ vojaĉo-riĉajn jarojn.

Walter Ullmann, ZVL Mainz, AA 5452, Ruf 954/5514 übernimmt nun die Aufgabe des Kassenführers für den Bezirk Ffm.

In unserem Bezirk gaben 1981 die Städte Frankfurt und Kassel Prospekte in Esperanto heraus. Der Prospekt Frankfurt „ĉe pulso de l' mondo“ wurde unter maßgeblicher Mitwirkung von GEFA-Mitgliedern unserer Gruppe erstellt.

Nachahmenswert: „dumviva membro de GEFA“ — ein Mitglied unserer Gruppe übergab einen Betrag in Höhe von mehr als 10 Jahresbeiträgen, in der Meinung, daß in Anbetracht des verhältnismäßig geringen Jahresbeitrages hiermit viel Verwaltungsaufwand und Kosten gespart seien! Wir danken!

Kiefer

Nürnberg

Komuna Zamenhof-vespero de la Lichtenfelsa kaj Kronacha grupoj

La 2-an de Decembro 1981 kunvenis en Kronach en la hotelo „Försterhof“ la anoj de la Esperanto-grupo Kronach kun familianoj kaj gastoj. Sed dum tio ĉi ja estas kutimo de pluraj jaroj, ĉifoje menciindas la partopreno de membroj de la Lichtenfelsa Esperanto-grupo sub la gvido de ties estro Müller.

En Lichtenfels la fervojistoj formas kvazaŭ la kernon de la klubo, kaj al ĝi apartenas jam multajn jarojn la Kronach-ano Alfred Wollbacher, eksfervojisto.

Li do estis invitinta la iamajn kolegojn kaj ties lingvo-geamikojn al la Kronacha aranĝo.

Ne mirinde unue, ke la fervojistoj forte impresis la ĉeestantaron unue per sia nombro, due per sia strikta fakorganizaĵo kaj nelaste per la fakto, ke tri el ili kontribuis per gravaj vortoj al la impresiga vespero: Alfred Wollbacher skizis la ĝeneralan kadron, en kiu evoluiĝas la ideo kaj la vivo de la Internacia Lingvo. Aparte li substrekis la rolon de neutrala kaj sekve paciga lingvo en la aktuala internacia politiko. Hans Müller donis superrigardon pri la penoj je starigo de laŭeble forta Esperanto-organizo en la federacia lando Bavario kaj invitis la ĉeestantaron nepre aliĝi al la Bavara Esperanto-Ligo, por doni pli grandan efikon al ties enpublika laboro.

Wilhelm Graß, la redaktoro de la BULTENO desegnis kompetentan bildon de la historio kaj organizo de la Esperanton parolantaj fervojistoj en nacia kaj internacia kadroj.

Biografio pri Zamenhof germanlingve legata per s-ro Walther estis la kulmino dum la oficiala parto de la vespero; la pli amuzan parton estris Ludwig Robel per gajaj lingvoludoj.

Bedaŭrinde tro frue la gesamideanoj el Lichtenfels devis survojiĝi, por ne troe endanĝeriĝi surstrate pro la vintraj kondiĉoj. Sed oni interŝanĝis la promeson, ankaŭ estonte resti en pli fortaj personaj kontaktoj.

Armin Grötzner

**Estraro kaj komisiitoj de la Germana Esperanta Fervojsista Asocio
en la Sociala Organizo de Germana Federacia Fervojo
Stato: Januaro 1982**

Estraro

Prezidanto: BAR a. D. Giessner,
An der Nicolai-Schule 3, 3420 Herzberg
am Harz, tel. 0 55 21 / 45 86

EDS an Bf Herzberg (H.), Basa 949/887/144
Vicprezidanto/Redaktoro:

BAR a. D. Grass, Sachsenstr. 7,
8620 Lichtenfels, poŝta tel. 0 95 71 / 64 68
deĵorajn poŝtaĵojn al Gepa 8620 Lichten-
fels, Fach 3

Sekretario: BAMtm a. D. Schrapp,
Schmittingheide 17 d, 4400 Münster (Westf)
poŝta telef. 02 51 / 31 58 47,

deĵorajn poŝtaĵojn al:

BD-Schule 4400 Münster (W.)

Distriktaĵ komisiitoj:

Essen: TBOS Retzlaff, BD 4300 Essen,
T-Büro, Tb 47, Basa 944/5135

Frankfurt/Main: BAR Kiefer, BSA 6000
Frankfurt/Main, AA 341, Basa 955/5656

Hamburg: BHS Böhnke, Bf Lübeck Hbf,
Basa 947/866/374

Hannover: BBI Heimlich, Bf 3040 Soltau/H.,
Basa 949/816/386

Karlsruhe: BOS Bernhard, Bf 6800 Mann-
heim Hbf, Basa 953/899/1232 aŭ 1238

Köln: BAMtm Herlitze, BD 5000 Köln,
Büro B (Ozl); Basa 943/473

München: Weidacher, Fka/Ga 8000 Mün-
chen-Ost; Betreuungsstelle, privata adreso:
Schneefinkenweg 11, 8000 München 82

Nürnberg: TBAR Röder, BD 8500 Nürnberg
Th 15; Basa 966/5724.

Saarbrücken: BHS Haupenthal,
BD 6600 Saarbrücken, V 26; Basa 956/5475
Stuttgart: TBOAR Krüger,
BD 7000 Stuttgart, Bmkr. 3; Basa 952/3125

Apartaj komisiitoj

Administrado de la BSW-financrimedoj:

BHS-in a.D. Elfriede Kruse, Wiener Str. 121
6000 Frankfurt/Main 70, telef. 06 11/65 73 65

Arkivo: BHS Barmaneter, Bf 8940 Memming-
gen; Basa 912/864/394

Biblioteko: BAMtm Rösemann, BD 3000
Hannover, Bf 52; Basa 949/1470

Gazet-rondsendoj: BAR Kiefer, BSA 6000
Frankfurt/Main, AA 341, Basa 955/5656

Bulteno-dissendo: BOS a. D. Schindler
Max-Klein-Straße 21, 5830 Schwelm,

poŝta telef. 0 21 25 / 1 56 54, deĵorajn
poŝtaĵojn al: Fka 5830 Schwelm

Fakterminaro: LBI Hartig, Bw 2800 Bremen
Hbf; Basa 949/832/365

BOAR Ritterspach, ZVL 6500 Mainz,
AA 5401, Basa 954/5533;

Lingvaj ekzamenoj kaj instruado:
BAR Lautenbach, Bf 6400 Fulda;

Basa 957/822/122

Kasisto: BOS Bernhard, Bf 6800 Mannheim
Hbf, Basa 953/899/1232 aŭ 1238

Peto al la eksterlandaj geamikoj!

Ĉi tie ni komunikas la aktualan adresaron de la GEFA-estraro kaj de la komisiitoj. Bonvolu korekti vian liston kaj eventuale ŝanĝi la preparitajn adresojn por garantii la akuratan akcepton.

Vojaĝkalendaro

26. — 28. 3. 82, Esperanto Seminario en
Langen; adreso: Manfred Führer,
Am Stadtpfad 11, 6236 Eschborn

27. — 28. 3. 82, Günzburg/Bavarujo,
printempa kunveno de Belo (Bayerische
Esperanto-Liga e. V.) kaj samtempe
kunsido de la LKK por la 70a UK de
Esperanto 1985 en Augsburg. Por
fervojistaj esperantistoj okazos
renkontiĝo okaze de la kunveno de la
Bavara Ligo. Oni esperas la partoprenon
de GEFA-anoj en la LKK por la
kongreso en 1985.

9. — 12. 4. 82, Southampton GB, 66a Brita
Esperanto-Kongreso; adreso: Brita
Esperanto-Asocio, London

30. — 31. 5. 82, Münster/Westf.; 60a Ger-
mana Esperanto-Kongreso, Germana
Esperanto-Asocio, Lambertstr. 12,
6430 Bad Hersfeld

24. — 31. 7. 82, Antwerpen, 67a Universala
Kongreso de Esperanto

31. 7. — 7. 8. 82, Internacia Junulara
Kongreso de TEJO en Leuven, B;
adreso: 38-a IJK, Duisburgsestraat 12,
B-3030 Leuven-Heverlee

31. 7. — 6. 8. 82, Ilmalmi, Finnlando,
55a SAT-Kongreso; SAT, F 75020 Paris

10. — 12. 4. 82, Nancy/Francio, kongreso de
franca katolika Esperanto-asocio.
Informojn ĉe: S-ino Paradis, 16 rue
Pierre Curie, F-54110 Dombasle

Redaktfino por n-ro 2/82 estas la 25.3.1982