FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im Bahn-Sozialwerk

Fondita 1952 Numero 1 januaro/aprilo 1994

La redaktoro babilas

Ne volonte, ne kutime, kaj nur esceptokaze la redaktoro faras tion. Sed la situacio necesigas diri kelkajn vortojn al nia legantaro, membroj kaj nemembroj. Kaj ja ne estas nura babilado, sed informado pri du gravaj aferoj.

La unuan vi ekkonis tuj, kiam vi prenis en manon tiun ĉi numeron de nia ĝisnuna asocia organo "Bulteno". Vi legas novan nomon "Fervoja Esperantisto". Tamen vere nova ĝi ne estas, male, ĝi devenas el la plej fruaj tagoj de la fervojista Esperantomovado. Jam 1910 la tiamaj kolegoj donis tiun nomon al sia por ĉiuj fervojaj esperantistoj valida organo. Ĝi do havas pli ol 80-jaran tradicion.

Sed kial ĝuste nun ni ŝanĝis la nomon? Kaŭzo estas la unuigo de la du germanaj fervojoj kaj kun tio la kunigado de iliaj fervojaj esperantistoj. En sia lasta kunveno de "Fachgruppe Eisenbahner-Esperantisten" la DR-kolegoj esprimis la deziron, ke la organo de la estonta komuna GEFA transprenu la nomon de la ĝistiama organo de la Fachgruppe "Fervojistaj novaĵoj".

Dum pli posta kunveno de GEFA-estraro kaj -funkciuloj venis ankoraŭ aliaj proponoj, i.a. "Germana Fervojisto" (surbaze de iama sugesto de la belga kolego de Sutter) kaj "Fervoja Esperantisto". La origina propono "Fervojistaj novaĵoj" estis reprenita. Tamen nun montriĝis necese prezenti la du proponojn al la eldonanto de "Bulteno", la ĉefestraro de BSW. Ĝi decidis apliki "Fervoja Esperantisto" pro du kaŭzoj:

- ĉar "Germana Fervojisto" estas ekzakte la sama titolo kiel tiu de la sindikata organo, kion ili ne volas, kaj
- ĉar el lingva vidpunkto la nomo "Fervoja Esperantisto" pli klare trafas la sencon de tiu informilo, kiu estas destinita por esperantistoj (nome fervojaj) kaj ne por fervojistoj (nome la germanaj). El la subtitolaj klarigoj ĉio alia estas ekkonebla. Ni opinias, ke per elekto de tiu nomo ni ankaŭ respekte honoras niajn kolegojn de antaŭ 80 jaroj.

La dua afero, pri kiu ni devas informi, ne estas tre ĝojiga. La ĝisnuna "Bulteno" estis fondita en 1952. Seninterrompe kaj akurate ĝi aperis tra pli ol 40 jaroj, ĝis 1974 sesfoje po jaro. Danke al la Sociala Servo de BSW tio okazis, ĉar ĝi ĉiam financigis la eldonadon. Kiam en 1974 BSW draste devis redukti siajn rimedojn, ni same devis redukti la eldonkvanton al kvin po jaro.

Kiel konate, la ĝenerala ekonomia stato dum la laste pasintaj jaroj grave malfavoriĝis. Tio kompreneble ne lasis netuŝita la Socialan Servon, kiu denove devis redukti la rimedojn por nia organo. Ni havis la

elekton, plialtigi la membrokotizon aŭ limigi la eldonperiodon je tri monatoj kun paralela ŝanĝado de la produktometodo (vidu n-ron 2/93). Por eviti kotizplialtigon, ekde la jaro 1993 ni aperigis nur kvar numerojn de "Bulteno", kaj ankaŭ "Fervoja Esperantisto" nun aperos kvarfoje jare.
Ni klopodos konservi la enhavan kvaliton kaj precipe strebos, fidinde informi nian membraron kiel ĝis nun pri ĉiuj gravaĵoj. Por ke tio eblu, la redaktoro petas subteni tiun intencon kaj abunde liveri kontribuaĵojn interesajn kaj aktualajn. Ne timu lingvajn eraretojn, ni eliminos ilin senbrue. Restas deziri bonan vivon al la nova, malnova GEFA-organo!

Unseren nur des Deutschen kundigen Lesern geben wir aus dem vorstehenden Artikel bekannt:
Unsere Zeitschrift "Bulteno" erscheint ab Nummer 1/1994 unter dem Titel "Fervoja Esperantisto" und nur viermal jährlich. Am Inhalt ändert sich nichts. Wir haben damit die traditionelle Bezeichnung aus dem Jahre 1910 übernommen.

Ĉar la Fervoja Esperantisto estas legata ankaŭ en aliaj landoj, ni verkis la sekvan artikolon:

La nova fervojo

"**Bonn** En decembro 1993 parlamento kaj landoj konsentis ŝanĝon de la federacia konstitucio kaj de leĝoj, por ebligi la reformon de Germana Federacia Fervojo (DB) kaj de Germana Regna Fervojo (DR).Ekde la 1a de januaro 1994 ambaŭ fervojoj estis unuigitaj kiel entrepreno "Germana Fervojo, Akcia Kompanio". La gigantajn ŝuldojn el antaŭaj jardekoj transprenas la ŝtato. Ĉiujn aktivajn kaj iamajn fervojistojn atendas gravaj konsekvencoj."
La ĉi-antaŭe cititan noton ni prenis el la fervoja magazino "Wir/Fahrt frei" 11/93. Ĝi diras nenion novan en sia kruda koncizeco. Sed ĝuste tio necesigas iom komentarii ĝin el la vidpunkto de la fervojaj esperantistoj. Kiam niaj posteuloj (espereble) iam legos tion, ili eksciu ion pri niaj nunaj zorgoj. Do, kara leganto, ne enuu pro eble jam konataj faktoj.

Ni devas eliri el 1945, kiam la tiama Germana Regna Fervojo estis disŝirita en Germana Federacia (DB) kaj Germana Regna (DR) Fervojoj.Kaj ni devas salti al 1989/90, kiam tiuj du fervojoj pro konataj kaŭzoj denove ekserĉis komunan vojon. Ni ankaŭ devas memori, kiel forte tiu serĉado estis ombrumita de la neatenditaj komplikaĵoj de la unuigo de tiuj du ekonomie tiel variaj "Germanioj".
Kiel rezulton en la tereno "Fervojo" kaj kiel universalan kuracilon oni nun realigis la ideon, denove unuigi la du fervojojn kaj forpreni de ili la ŝtatan karakteron. Pli klare: oni privatigis ilin sub la signo "Deutsche Bahn AG", liberigis ĝin el la "publike-juraj leĝoj" kaj gvidos ĝin kiel komerciste aganta entrepreno, ne plu ligita per "katenoj" de regularoj kaj ŝtataj leĝoj. Tiel la nova entrepreno havu la eblecon partopreni en ĉiu ajn konkurenco kiel ĉiu alia entrepreno. La statuso de "oficisto" ne plu ekzistas, la pagado estos regulata laŭ novaj tarifoj kaj kriterioj. La gigantaj ŝuldoj, kiuj ŝarĝas la fervojon, laŭdire transprenas la ŝtato, por ebligi starton de la nova kompanio el punkto nulo.

La certe ne plej malgrava faktoro en ĉio tio estas la fervojistoj mem, la homoj, kiuj vivigas la entreprenon, kaj ni certe ne eraras dirante, ke la fervojistaro ne scias, ĉu kore saluti la novaĵon. Tro multfacetaj estas la necertecoj en la nova konstruaĵo, tro necertaj la estontaj aspektoj. Kaj tamen

nun ne plu restos alia vojo. Tiu fervoja reformo estas historia ŝanco, kiu devos sukcesi, por ke ne estu eĉ pli granda katastrofo ol ĝis nun.

Kiel tio rilatas al ni, al la nombre modesta membraro de GEFA? Unuvorte: malfavore. Relegu la gvidartikolon de tiu ĉi numero, kaj jam vi ekkonas kelkajn el la kaŭzoj. Sed la tie ne menciitaj kaŭzoj estas eĉ pli gravaj, ĉar ili koncernas la homojn ĝenerale kaj iliajn vivkondiĉojn. En lando, kiu havas preskaŭ 4 milionojn da senlaboruloj kun kreskanta tendenco, la zorgoj estas grandaj. Kaj la ĉiuflanka devo ŝpari ne favorigas la kreadon de novaj laborlokoj kaj bremsas ĉiun iniciativon. Ankau la nova fervojo anoncis, ke ĝi (devos) daŭrigi la forracligon de laborlokoj. La restontaj fervojistoj devos kalkuli pri multaj ŝanĝoj en sia persona vivo. La estonta ĉefmaksimo estos la persona laborefikeco, la grado de la laborrezultoj, laŭ kiuj la homoj estos mezurataj. Oni ne scias, ĉu tiu kamaradeca, kvazaŭ familia etoso, kiu ekzistas en la internacia fervojistaro kaj kiun ni konstatas ankaŭ en nia internacia fervojista Esperanto-komuneco, kapablos travivi tiujn ŝanĝojn. La sociala komponanto, forta kolono de la fervojista vivo, ekŝanceliĝas. Domaĝe, ĉar nia kultura agado en la kadro de BSW apartenas al tiu sociala komponanto.

Ke la menciitaj necertaĵoj konsiderinde malfaciligas trovi interesulojn por lingvo, kiu ne donas materialan profiton, estas bedaŭrinda realeco. Precipe junuloj apenaŭ estas allogeblaj. Rezulto estas, ke la "aĝo-piramido", kiu jam ĝenerale ja ekhavas pli kaj pli malfavoran aspekton, en nia asocio eĉ pli malbone evoluiĝas. Niaj ĉiujaraj raportoj tion spegulas.

Celo de tiu ĉi artikolo estas, montri la situacion, ne doni perspektivon. Tial ni rezignas paroli pri la estonteco, jam pro tio, ĉar eĉ spertuloj ne kapablas tion nuntempe. Tro da dubaj aspektoj ŝvebas en la aero. Ĉu bonaj deziroj utilos al GEFA? Verŝajne ne. Nur daŭra persona strecado de ni ĉiuj helpos.

Joachim Giessner

Granda travivaĵo

La programo de la tuttaga ekskurso dum la IFK Krems antaŭvidas kelkhoran veturadon per la etŝpura fervojo (760 mm) de St. Pölten al Mariazell. Tio fariĝos bela travivaĵo. La longeco ĝis Mariazell estas 84 km, la veturado daŭras iom malpli ol 3 horojn. Granda parto de la linio kondukas tra belega montaro kun krudaj deklivoj ĝis 27% (=1:3.7) kaj tamen estas komplete adhera. Ĝi estis finkonstruita en la jaro 1908 kaj unue apud la pasaĝera trafiko ĉefe servis por transportado de ligno.

La itinero sekvas unue la valon de la rivero Pielach ĝis la stacio Laubenbachmühle, kie ĝi komenciĝas grimpi al la montoj, eĉ bezonas harpinglajn kurbojn, por venki la terenon. La plej altan punkton ĝi atingas en la kulmina Gösing-tunelo (892 m, 2368 m longa). Poste la trajno malsupren veturas al la valo de l'rivero Erlauf.

Mariazell (849 m) situas en la federacia lando Steiermark, dum Krems kaj St. Pölten apartenas al Niederösterreich (Malalta Aŭstrio). Ĝi estas grava aŭstria pilgrimejo de post la jaro 1157, kiam monaĥoj konstruis lignan Maria-statuon, kiu nun troviĝas en la tritura baziliko.

Interesa estas la historio pri la lokomotivoj uzataj sur tiu topografie komplika linio. Kompreneble komence estis vaporaj trakciiloj, sed baldaŭ montriĝis, ke ili ne estis sufiĉe fortaj, por tiri la pezajn vartrajnojn Kaj malgraŭ la fakto, ke tiam en Aŭstrio ne jam ekzistis elektraj lokomotivoj kaj

tute mankis spertoj, la firmao Krauss rapide konstruis taŭgan elektran lokomotivon. Jam en 1911 la tuta linio estis elektrizita. Ĝis 1914 la firmao konstruis 16 tiajn elektrajn lokomotivojn - kaj kiel mirige - tiuj samaj originaj trakciiloj ankoraŭ nun komplete prizorgas la trakcian servon de la linio. Tamen iom alie ili aspektas. En 1959 oni modernigis ilin. Tia lokomotivo pezas 47 t, longas 11 m kaj havas radakso-sinsekvon CC en du boĝioj. Origine ili estis brunaj, sed nun ruĝaj kaj kremkoloraj kiel kutime la veturiloj de la aŭstriaj fervojoj. Eble ni povos vidi vagonojn, kiuj ankoraŭ montras la originan brunan koloron, ĉar okaze de la modernigo oni ankaŭ ilian koloron ŝanĝis. Nia trajno eĉ havos bufedvagonon, kiu certe kontribuos al plej agrabla etoso dum tiu belega ekskurso. Restas la espero, ke la vetero kunludos kaj nuboj ne ŝtelos la panoramon.

Jogi

Laŭ artikolo en "Fervojisto" de FERN

Vivo plena de taskoj

Joachim Giessner festis sian - apenaŭ kredeble - 80jaran naskiĝfeston. Nia GEFA-prezidanto estis, estas kaj estos gravega aktivulo por nia organizo kaj por Esperanto entute. Li naskiĝis en la jaro 1913 kaj lernis nian lingvon en 1950. Certe lia ampleksa agado por Esperanto estas unu el la kaŭzoj, ke li ankoraŭ estas sana, freŝa kaj vigla. Okaze de la naskiĝtago helpis al li festi en lia hejmo kolegoj de la stacio Herzberg, kie li iam estis ĉefo, delegitoj de loka BSW kaj de la sindikato. Kompreneble ankaŭ GEFA estis reprezentita. Otto Rösemann kaj Hans-Jürgen Riehn gratulis al Joachim Giessner nome de nia asocio. Kiel donacon flanke de GEFA ili transdonis stanan murhorloĝon (faritan de A. Conzeth), kiu ne montras, kiel kutime, dufoje 12 horojn, sed la horojn de 1 ĝis 24, inter kiuj la numero 12 troviĝas supre. Al la horloĝo apartenas esperantlingva broŝuro "Nia tago havas 24 horojn". Tiu titolo fakte konformas al la Esperanto-vivo de Joachim Giessner, kies tago - laŭ la laboro - estas kvazaŭ 24hora tago.

Okaze de la centjara jubileo de Esperanto Joachim Giessner tradukis la libron "la lastaj infanoj de Oldrovalo". Krome li tradukis multege da kantoj, verkis sennombrajn prelegojn kaj artikolojn kaj laste kreis aŭdkasedojn kun slovakaj popolkantoj. Kiel



specialajn kajerojn de "Bulteno" li kompilis la historiajn numerojn "Die deutschen Eisenbahner-Esperantisten im Wandel der Zeiten (1980 kaj 1985)". Krome li verkis por IFEF la "Historio" pri la tempo de 1909 ĝis 1984. Trifoje li estis LKK-prezidanto de IFEF-kongresoj, dum 22 jaroj prezidanto de IFEF kaj de post 1956 prezidanto de GEFA. Post lia eksprezidantiĝo en 1990 IFEF nomumis lin Honora Prezidanto, kio multe helpas, ke li ankoraŭ nun utile povas agadi por la fervojista movado. Du el multaj kulminoj en lia Esperanto-vivo estis, ke li en 1970 ricevis la oran medalon de FISAIC kaj en 1984 la meritkrucon de la Federacia Respu-

bliko Germanio pro popolinterliga agado. Restas al ni, deziri al Joachim Giessner, ke li ankoraŭ multajn jarojn vivos kune kun sia edzino vigle kaj sane kiel ĝis nun, kaj ke li ankoraŭ longtempe kun samaj entuziasmo kaj ĝojo povos dediĉi sin al tiu nobla afero, kiun li elektis antaŭ pli ol 40 jaroj kiel duan vivotaskon.

Otto Rösemann

Koregan dankon

mi diras al la membroj de GEFA kaj multe da geamikoj el Germanio kaj eksterlando, kiuj per unika murhorloĝo kaj multnombraj gratuloj kaj personaj leteroj pensis je mi okaze de mia 80a naskiĝtago. Jes, kortuŝite mi dankas ĉi-voje. Ne eblas skribi al ĉiuj unuope, kaj mi petas tion pardoni. Mi klopodos sekvi al ofte esprimitaj petoj, ke mi ankoraŭ longtempe povos doni miajn fortojn al la fervojista movado. Mi esperu, ke sano kaj sorto permesos tion.

Joachim Giessner
prezidanto de GEFA

Erhard Herlitze fariĝis 70

Nia ĉiam vigla, gaja kaj laborema amiko Erhard Herlitze la 11an de februaro 1994 festis sian 70an naskiĝtagon. Li estas unu el niaj plej agemaj, ĉiam helpemaj kaj fidindaj kunlaborantoj, kiuj jam de multaj jaroj agas kun bona sukceso kiel distriktkomisiito en la distrikto Köln. Li estas ekzakte tia persono, kian nia asocio bezonas.

GEFA gratulis al li okaze de sia jubileo pere de kolego Rolf Terjung kun eta donacaĵo kaj ripetas tiun gratulon ĉi-voje kun la deziro, ke Erhard Herlitze en same bona sanstato, laboremo kaj vivĝojo kune kun sia estimata edzino Hildegard travivu ankoraŭ multajn, multajn jarojn.

Giessner
prezidanto

Alia grava naskiĝtago

La 13an de marto 1994 Elfriede Kruse festos sian 80an naskiĝtagon. Jam nun ni antaŭsendas niajn plej bonajn dezirojn por tiu gravega tago kun la espero, ke ŝi povos festi ĝin en bona sanstato kaj kun karaj homoj. Sed ĉar ne estas kutimo, gratuli jam antaŭ la festo, ni postfaros tion en la venonta numero.

Giessner
prezidanto

Invito al Lübeck

Tiu urbo estos la loko de nia 38a jarkunveno de la 7a ĝis la 9a de oktobro 1994.
Se vi jam partoprenis la jarkunvenon 1971 en Lübeck vi certe retrovos kelkajn konatajn impresojn, sed post 23 jaroj ankaŭ Lübeck ŝanĝis sian vizaĝon kaj denove estas vizitinda. Estas superflue anonci ĉiujn vidindaĵojn de tiu urbo. Ĝi estas mondfama ne nur pro la sukeraĵo marzipano, sed ĉefe pro siaj konstruaĵoj, registritaj en la listo de UNESKO kiel mondkultura heredaĵo. Do, venu kaj vidu mem. Kaj ne nur vidu, sed ankaŭ ĝuu la programon, kiu kiel kutime enhavos diversspecajn frandaĵojn por ĉiu gusto.
La aliĝiloj estos haveblaj komence de aprilo ĉe via distriktkomisiito aŭ de Klaus Böhnke, Matthäistr. 7, 23554 Lübeck, telefono 0451/45326. Kunvenigu ankaŭ viajn amikojn.

K.B.

Seniorentreffen 1994

Für Donnerstag, 21. April 1994, ab 10.00 Uhr, lade ich unsere nicht mehr aktiven Mitglieder und deren Angehörige und Freunde nach Kassel ein. Ort ist das Sonderzimmer der Betriebsküche Kassel Hauptbahnhof, Gleis 1.
Hier haben Sie Gelegenheit zum frohen Wiedersehen und Plaudern mit alten Bekannten und Freunden. Nach dem Mittagessen, das sich jeder in der Kantine nach Wunsch holen kann, machen wir - je nach Wetter - einen Spaziergang zu den Fuldaauen oder einen Museumsbesuch.
Bitte melden Sie sich bis zum 7. April bei mir an und erwähnen dabei, ob Sie am Mittagessen btw, Kaffeetrinken teilnehmen möchten.
Rolf Terjung, Finkenschlag 68, 47279 Duisburg. EDS: Betr.St. GA 47051 Duisburg Hbf. Tel.: 0203/724095

Fervojaj novaĵoj

Köln
La projektita, 200 km longa fervojlinio inter Köln kaj Frankfurt (M) necesigos konstruadon de i.a. 22 tuneloj kaj 19 pontoj. Ankoraŭ ne estas fiksitaj la relvojaj kontaktoj kun la flughaveno de Köln/Bonn kaj kun la heslanda ĉefurbo Wiesbaden.

London
Post diversaj proponoj de la Britaj Fervojoj (BR), rifuzitaj de la brita registraro, oni decidis realigi la konstruadon de grandrapida trako inter la Eŭro-tunelo kaj London tra Ashford ĝis la stacio King's Cross. La laboroj komenciĝos en 1995, se la brita parlamento konsentos.

New York
Amtrak, usona fervojkompanio, limigos la pasaĝertrafikon en kelkaj longdistancaj fervojlinioj, likvidos la biletvendadon en kelkaj stacidomoj kaj planas aŭtobusigi malprofitdonajn fervojliniojn.

Paris
Inter-Rail, konata internacia retobileto por junuloj, estos eldonata ek de aprilo 1994 en diversaj versioj. La unua validas dum unu monato sur retoj de 28 landoj. La dua validas dum 15 tagoj por unu zono (maksimume 7 landoj). La tria validas dum unu monato por du zonoj, dum la kvara validas dum unu monato por tri zonoj.

Roma
Meznombre trafikas inter Germanio kaj Italio ĉiutage tra Svislando 26 kaj tra Aŭstrio 23 vartrajnoj, el ĉiuj 25 en la t.n. kombinita kargotrafiko. Aldoniĝas sur la germanaj/aŭstriaj linioj 20 vartrajnoj de la "rulanta strato".

Tokio
Japana fervojkompanio JRE malsukcesis plialtigi la veturprezojn por la pasaĝertrafiko, por garantii dividendon de 10%, ĉar la japana financministerio estis konstatinta pozitivan bilancon,

Warnemünde
De post 1904 fervojaj pramŝipoj trafikas inter la germana haveno Warnemünde kaj la dana haveno Gedser. Ili transportis en 1992 94547 person-aŭtojn, 3508 aŭtobusojn, 9176 kamionojn, 3010 fervojajn varvagonojn kaj 7635 pasaĝervagonojn.

Kompil. el "Wir/Fahrt frei" 11/93 de W.B.

PEN-Club
erkennt Esperanto als Literatursprache an

Der 1921 in London gegründete PEN-Club (PEN = Poets, Essayists, Novelists) hat auf seinem 60. Weltkongreß in Spanien die internationale Sprache Esperanto in seine Sprachliste aufgenommen und damit offiziell als Literatursprache anerkannt. Dies geschah am Eröffnungstag als eine der nunmehr über 50 Sprachen, in denen die Autoren der weltweit vertretenen Organisation ihre Werke verfassen. Voraussetzung für diesen Schritt war, daß sich mindestens 20 Schriftsteller zusammenfanden, die sich in der internationalen Sprache ausdrücken.

Dieser Schritt fand Unterstützung von vielen Seiten. So erklärte der Generalsekretär des PEN-Clubs, Alexandre Blokh, daß die Esperanto-Autoren helfen, die Hauptaufgabe des PEN-Clubs zu erfüllen, nämlich "zur Diskussion über jedwedes literarische Problem beizutragen".

Die Esperanto-Literatur umfaßt heute ungefähr 30000 Titel. Neben vielen Übersetzungen von der Bibel bis Böll, von Asterix bis Don Quijote gehören dazu auch viele original in Esperanto verfaßte Werke. Diese Originalliteratur wuchs vor allem in den letzten zehn Jahren, so daß seit 1982 etwa ebenso viele original in Esperanto verfaßte Romane erschienen sind wie in den 100 Jahren zuvor!

Die Esperanto-Literatur bietet Menschen aus aller Welt einen tiefen und unmittelbaren Einblick in die Denkweise und das Leben anderer Völker. Sie zeugt zugleich von der Lebendigkeit einer einzigartigen internationalen Kultur. Die Entscheidung des PEN-Kongresses dürfte zu deren weiterem Wachstum beitragen.

Ekstrakte el "Esperanto aktuell 7/93"

Nur eine Sprache

Unter dieser Überschrift würdigte die Zeitung für Eisenbahner "Wir/Fahrt frei" in ihrer Ausgabe vom November 1993 die gelungene Übersetzung des Eisenbahnfachwörterbuchs, 372 Seiten, in Esperanto-Deutsch und Deutsch Esperanto. Mitglieder unserer Vereinigung im BSW haben an dieser aufwendigen Arbeit in ehrenamtlicher Tätigkeit ganz maßgeblich mitgewirkt.

W.B.

Ni funebras

Forlasis nin por ĉiam
Kurt Giese (65) Köln
Georg Gorus (79) Braunschweig
Walter Klaffs (72) Duisburg

Ni dankas al ili pro ilia fideleco. Ke ili ripozu en paco. Al la familioj ni kore kondolencas. GEFA

Kiel novan membron ni bonvenigas
s-inon Helga Vogelsang 99755 Ellrich

Preiswerte Fachliteratur in Esperanto

Gegen Übersendung von 5 DM in Briefmarken an den Kassierer unserer Vereinigung, Karl Bernhard, Sauerbruchstr. 8, 67063 Ludwigshafen (Rh), erhalten Sie oder ein von Ihnen benannter Empfänger die broschürte Ausgabe, 91 Seiten, der "Unuecaj reguloj por la kontrakto pri la internacia fervoja transporto de varoj (CIM)". Diese einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern" gelten für alle europäischen Eisenbahnen, außer in den GUS-Staaten, sowie für bestimmte Bahnen in Afrika und Asien. Zum selben Preis sind noch Reststücke der "Unuecaj reguloj por la kontrakto pri la internacia fervoja transporto de pasaĝeroj kaj pakaĵoj (CIV)" zu haben. W.B.

27.03.94

ESTRARO KAJ KOMISIITOJ DE GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Stato: Januaro 1994

ESTRARO

Prezidanto/Redaktoro:
Joachim Giessner, An der Nicolaischule 3, 37412 Herzberg am Harz. Tel. 05521/4586, Fakso 73313. EDS: Bf 37412 Herzberg/Harz.

Vicprezidanto:
Otto Rösemann, Ringstr. 14, 31698 Lindhorst. Tel. 05725/7992.EDS BetrSt 31655Stadthagen

Sekretario Hans-Jürgen Riehn, Richard-Dehmel-Str. 3, 67061 Ludwigshafen/Rh. Tel.0621/582443. EDS: BetrSt. 67059 Ludwigshafen (Rh) Hbf

Komunikiloj, diversaĵoj
Achim Meinel, Bahn-Sozialwerk-DR, Bezirksvorstand Berlin, Frankfurter Allee 212,10243 Berlin Hbf,Freizeitgruppe Esperanto. Priv.: Platz d. Vereinten Nationen 31, 10249 Berlin. Tel. 030/4272395

DISTRIKTAJ KOMISIITOJ

Berlin Horst Jasmann, EDS s. Meinel, priv. Sewanstr. 227/6.1, 10319 Berlin. Tel. 030/5129078

Dresden Claudia Trochold, Bf 08486 Reichenbach (Vogtl), Basa 990/823/351. Priv. Klein Grönland 9, 08468 Reichenbach (Vogtl) Tel. 03765/16846

Essen Rolf Terjung, Finkenschlag 68, 47279 Duisburg. Tel. 0203/724095. EDS: Fka BetrSt 47051 Duisburg Hbf

Frankfurt/M Egon Kiefer, Ehrthalstr.6, 97816 Lohr/Main. Tel. 09352/6707. EDS: Bf 97816 Lohr Bf z.Hd Herrn Kiefer

Halle Thea Mohr, Bf 06484 Ditfurt, Basa 842/833/68/51, Posttel. Bf 03946/2132; Priv. Bahnstr.35, 06484 Ditfurt

Hamburg Klaus Böhnke, Bf 23558 Lübeck Hbf, Basa 947/862/374

Hannover Werner Heimlich, Fröbelstr. 4 29614 Soltau. Tel. 05191/5213, EDS: Werner Heimlich, Bf 29614 Soltau

Karlsruhe Karl Bernhard, Bf 68239 Mannheim Rbf; Priv. Sauerbruchstr.8, 67063 Ludwigshafen (Rh). Tel.0621/510782

Köln Erhard Herlitze, Prof-Neu-Allee 32, 53225 Bonn. Tel.0228/462882. EDS: BetrSt Fka 53115 Bonn Hbf

München Klemens Lenz, Sedlmayrstr. 20, 80634 München. Tel.089/169858

Nürnberg Reinhard Stoll, Fi 1903, BD 90443 Nürnberg, Basa 966/2671, Priv. Sudetenstr. 4, 91154 Roth

Saarbrücken Alois Haupenthal, Brennender-Berg-Str. 28, 66280 Sulzbach/Saar. Tel. 06897/3856. EDS: BetrSt 66111 Fka Saarbrücken Hbf

Stuttgart Siegfried Krüger, FT 5030, BD 70173 Stuttgart, Basa 952/3125

SPECIALAJ KOMISIITOJ

Kasisto Karl Bernhard, vidu Karlsruhe

Terminaraj aferoj Horst Theurich, EDS s. Meinel, priv. Kiefholzstr. 151A, 12437 Berlin. Tel. 030/6552138

Terminara Kuriero Dieter Hartig, Kasseler Str. 76, 28215 Bremen. Tel. 0421/353339. EDS: BetrSt GA 28195 Bremen Hbf

Instruado, ekzamenoj Fritz Lautenbach, Abtstor 21, 36037 Fulda. Tel.0661/77627. EDS: BSW-Esperantogruppe 36037 Fulda

Disendado de "Fervoja Esperantisto" W. Heimlich, s. Hannover

Emerituloj R. Terjung, s. Essen

Arkivo H.J.Riehn, s. sekretario

Jarraportoj, protokoloj O. Rösemann, s. vicprezidanto **Komitatanoj:** Giessner, Jasmann, Rösemann s. oben

Redaktofino por n-ro 2/94 estos la 04. 06. 1994
Herausgeber/eldonanto: Bahn-Sozialwerk, Hauptvorstand Frankfurt am Main
Schriftleitung/redakcio: Joachim Gießner, An der Nicolaischule 3, 37412 Herzberg am Harz
Textgestaltung/tekstarango: Klaus-Dieter Hartig, Kleine Annenstr. 34, 28199 Bremen
Druck/preso: Druckerei u. Verlag Otto Zander, Lindenstr. 16, 37412 Herzberg am Harz