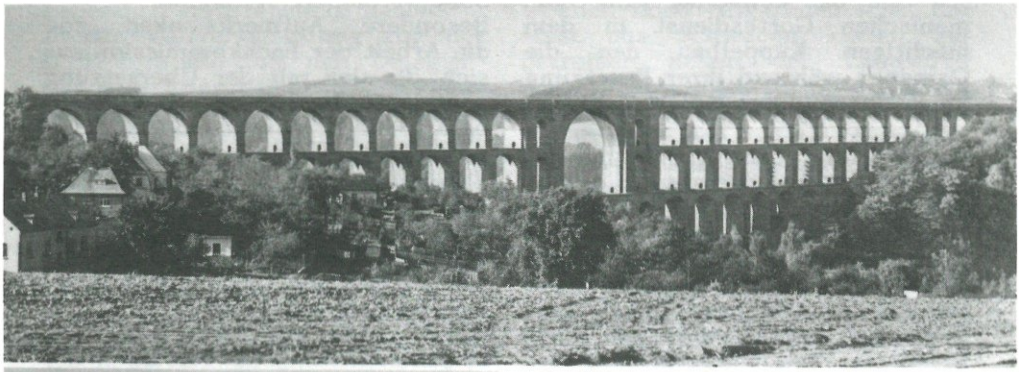
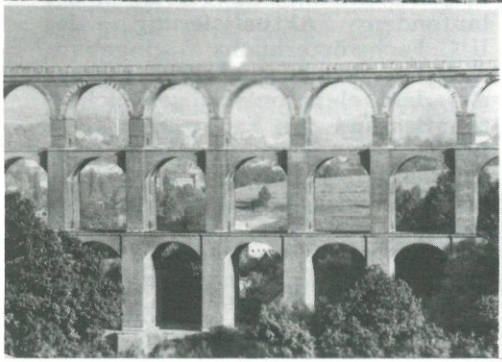
FERVOJA ESPERANTISTO

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im Bahn-Sozialwerk

Fondita 1952 Numero 2 Aprilo / Julio 1995







GÖLTZSCHTALBRÜCKE

VIADUKTO TRANS LA PROFUNDAN VALON DE RIVERO GÖLTZSCH (Gelĉ)

Longeco 574 m, alteco 78 m, komparebla kun romanaj akveduktoj

(vidu artikolon sur p. 3)

Wieder ein großartiger IFEF-Kongreß in Ungarn

Der regenverhangene Himmel über Ungarn versprach keine angenehme Woche. Aber das naßkühle Wetter wich bald hochsommerlichen Temperaturen. Davon profitierten die 327 Sprachfreunde, die sich vom 20. bis 26. Mai 1995 in der südungarischen Stadt Pécs zum 47. IFEF-Kongreß versammelt hatten. Am Sonntagmorgen folgten viele der Einladung zum Ökumenischen Gottesdienst in dem mächtigen Kuppelbau, den die Osmanen während ihrer Besetzung im 16. Jahrhundert errichtet hatten.

Bei der feierlichen Eröffnung des Kongresses bekräftigten die Ehrengäste ihre positive Einstellung zu Esperanto, die sie bereits im Kongreßbuch geäußert hatten. So Zoltán Rigó, Generaldirektor der Ungarischen Bahnen (MÁV) und Schirmherr des Kongresses, oder Dr. Zsolt Pára, Bürgermeister der Stadt Pécs. Gilbert Schmit, Präsident des Internationalen Verbandes kulturpflegender Eisenbahner (FISAIC) unterstrich besonders die völkerverbindende Tätigkeit der Eisenbahner-Esperantisten und forderte sie auf, nicht von ihrem Ziel abzulassen. IFEF-Präsident Per Engen betonte in seiner Rede zur Kongreßeröffnung die Notwendigkeit, in den Landesverbänden jüngere Anhänger der Internationalen Sprache zu gewinnen. Für die Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im BSW wünschte deren Vorsitzender Joachim Gießner dem Kongreß und IFEF viel Erfolg für die Arbeit in Pécs und für die Zukunft. Die Feier wurde von der Hymne an die Freude und der Esperanto-Hymne umrahmt.

Uniformierte Eisenbahner aus verschiedenen Ländern stießen bei den Fotoamateuren und der Presse auf besonderes Interesse. Im Tagungsgebäude bot man umfangreiche Esperanto-Literatur und -Musikkasetten an. Große Nachfrage herrschte am Postschalter, der Karten mit aufgedruckter Esperanto-Marke vertrieb und einen Sonderstempel verwendete.

Besondere Aufmerksamkeit zog die Arbeit der Fachkommission auf sich, die sich mit der Übersetzung von eisenbahnspezifischen Wörtern befaßt. Seit Jahren arbeitet IFEF mit Hilfe dieser Kommission gleichberechtigt mit allen beteiligten Bahnen offiziell mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) bei der Erweiterung des sechssprachigen Fachwörterbuches auf elf Sprachen, darunter Esperanto, zusammen. IFEF ist damit in das elektronische Verfahren der laufenden Aktualisierung des UIC-Fachwörterbuchs eingebunden. Die Bahnen und IFEF können aus dem elektronisch gespeicherten Bestand der Fachwörter (CD-ROM) die Sprachversionen einschließlich Esperanto auswählen, in denen das jeweilige Fachwörterbuch erscheinen soll. Diese Wörterbücher sind auch käuflich zu erwerben (s. Artikel auf Seite 5) GEFA machte 1993 den Anfang mit der Herausgabe des "Terminaro". Inzwischen gaben Italien, die Slowakei und Ungarn ebenfalls zweisprachige Fachwörterbücher heraus. Außerdem veröffentlicht die Kommission laufend fachliche Aufsätze in ihren "Fervojfakaj Kajeroj".

Im Mittelpunkt des fachlichen Kongreßteils stand ein Referat von

Dr. József Halász (MÁV) über die "Entwicklung des ungarischen Verkehrs bis zur 1100-Jahrfeier der Landnahme", ergänzt durch Videofilme. Aus mehreren anderen Ländern wude über Neuerungen dortiger Bahnen berichtet GEFA-Vorsitzender Gießner erläuterte, wie die Deutsche Bahn mit ihrem "Sparprogramm 2005" bis 20% ihrer Energiekosten einzusparen gedenkt. Sieben Landesverbände konnten bestätigen, daß ihre Bahnen im Kursbuch Textteile in Esperanto veröffentlicht haben.
In der Vollversammlung zog der IFEF-Vorstand mit den Delegierten eine Bilanz über das vergangene Jahr. Neben den erfreulichen Aktivitäten, vor allem fachlicher Art, geben der Mitgliederschwund infolge Überalterung und wegfallender Arbeitsplätze bei den Bahnen sowie die Finanzprobleme in den osteuropäischen Ländern zunehmend Anlaß zur Sorge.
Die bisherigen Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt außer dem zurückgetretenen Schriftleiter dessen Stelle Erna Hauge (DK) übernahm. Die nächsten Kongresse wurden für 1996 in Den Haag (NL), 1997 in Košice (Slowakei), 1998 in Aarhus (DK) und 1999 vsl. in Slovenien festgelegt. Die tschechischen Kollegen luden zur traditionellen Skiwoche ein.
Die Teilnehmer des vorzüglich organisierten Kongresses hatten wiederholt Gelegenheit, kulturelle, touristische und gesellige Leckerbissen zu genießen. In der ehrwürdigen, viertürmigen Basilika gab es ein abendliches eindrucksvolles Orgelkonzert. Die Folkloregruppe Barany präsentierte vor allem feurige kroatische und ungarische Volksmusik, Lieder und Tänze. Die Jugendgruppe des deutschsprachigen Gymnasiums Leöwey zeigte sehr gegensätzliche anmutige Tänze aus deutschem Kulturgut. Alle Darbietungen lösten viel Beifall aus. Das renommierte Eisenbahner-Blasorchester Pécs bescherte einen ganzen Abend anspruchsvolle Unterhaltung.
Der internationale Ball im eleganten Saal des Jugendstilhotels Palatinus sorgte wie immer für einen durch keine sprachlichen Schwierikeiten getrübten fröhlichen Abend.
Ein Busausflug führte in die nahe Gebirgslandschaft Mecsek. Dort wohnen noch Ungarndeutsche, die einst aus Schwaben kamen. Sie betreiben neben der Landwirtschaft Töpfereien. Im Dorf Obánya zeigten sie den interessierten Besuchern, wie diese Keramikwaren von Hand hergestellt werden. Dann kam eine Überraschung: das Dorfgemeinschaftshaus in Kakasd. Mit zwei völlig unterschiedlichen Türmen soll der Neubau das friedliche Nebeneinander der eingewanderten Minderheiten von Deutschen, Serben, Kroaten und Slovaken symbolisieren. Der Bürgermeister schilderte die Geschichte des Ortes. Danach sorgten gutes Essen und beste Weine für fröhliche Stimmung auch auf der Rückfahrt.
Ein anderer Ausflug führte nach Siklós, der ältesten Burg in Südtransdanubien. In ihrer heutigen Gestalt wurde sie im 15. Jahrhundert errichtet und nie zerstört. Die Esperantisten nahmen friedlich von ihr Besitz. Aber es gab noch mehr zu besichtigen. In einem ehemaligen Steinbruch waren abstrakte Skulpturen zu betrachten, die Künstler herstellen dürfen, jedoch dort lassen müssen. Später wartete in der Nähe von Mohács auf die Besucher eine geschichtsträchtige Erinnerungsstätte. Dort besiegte im Jahre 1526 eine osmanische Übermacht die zu

schwachen ungarischen Truppen. István Gulyás, Leiter des Kongreßkomitees, legte zu Ehren der 15000 gefallenen Ungarn einen Kranz nieder. In Villány, inmitten von weiten Rebenfeldern, wurde der Tag mit einer zünftigen Weinprobe beschlossen.

Letzter Tag. Es galt Abschied zu nehmen. Von Freunden, die man wieder getroffen oder neu gewonnen hatte. IFEF-Präsident Engen richtete herzliche Dankesworte an die Damen und Herren des Kongreßkommitees und erklärte den 47. IFEF- Kongreß für beendet. Die Verbandsfahne wurde feierlich eingeholt und den niederländischen Sprachfreunden für den nächsten Kongreß übergeben.

Für 66 Personen begann am nächsten Morgen eine viertägige Rundreise zu anderen touristischen Zielen in Ungarn. W.B.

La viadukto trans la riveron Göltzsch

La fervoja linio (Dresden-) Reichenbach - Plauen (Rajjenbaĥ - Plaüen) ĉe la urbo Netzschkau (Neĉkaŭ) transas la profundan, eroziitan valon de la rivero Göltzsch (Gelĉ). La pasaĝeroj tie ĝuas pitoreskan panoramon: unuflanke en la valfundo la industrian urbeton Mylau (Milaŭ) kun meze en la valo monto, sur kiu leviĝas imperiestra kastelo el la 12a jarcento; aliflanke videblas kurbiĝanta valo inter arbaroriĉaj montoj.

Tiun impresplenan travivaĵon ebligas la grandioza viadukto, 574 m longa kaj 78 m alta, kiu interligas ambaŭ valrandojn. Ĝi konsistas el unuopaj pontarkaĵoj aranĝitaj unu apud la alia en kvar etaĝoj. Nur en la mezo duetaĝa arka aperturo, ĉirkaŭ 31 m larĝa, interrompas la ritmon.

Brikoj estis la ĉefa konstrumaterialo. Nur la plej ŝarĝataj partoj de la viadukto konsistas el naturŝtonoj, nome la subkonstruaĵo de sur la fundamentoj ĝis la unua etaĝo kaj la arkaĵoj de la kvara etaĝo.La konstruo de tiu saksa - bavara fervojlinio komenciĝis la 1an de julio 1841 sude de Leipzig laŭ komisio de privata fervoja kompanio. La konstrulaboroj bone progresis en la ebenaĵo. Sed ju pli la tereno altiĝis, des pli kreskis malfacilaĵoj, kostoj kaj prokrastoj de la planita tempolimo. Kaj kiamaniere venki la du profundajn valojn de la riveroj Göltzsch kaj Elster en Vogtlando?

Ĉiuj klopodoj, trovi taŭgan itineron sen tuŝi ambaŭ valojn, fiaskis. Oni tial decidis, starigi du nepre bezonatajn viaduktojn. La konstruo de ili tiutempe estis eksterordinara risko, precipe la konstruo de la pli granda en la valo de Göltzsch. Eĉ kelkaj fakuloj neis la eblecon starigi tian gigantan konstruaĵon.

Ankaŭ en la publiko la plenriska entrepreno ne renkontis simpation. Oni profetis la certan ruiniĝon de la pontego jam dum transveturo de la unua trajno. Fakte, la komisiitaj inĝenieroj staris antaŭ senprecedencaj problemoj.

Publike anoncita konkurso por la plej taŭga konstruprojekto trovis viglan ekhon. Sed la ekzamena komitato konstatis, ke neniu el la proponoj havis sciencan bazon. Ne unu el la konkurspartoprenintoj kapablis motivi sian konstruprojekton per ekzakta statika kalkulo. Pro tio la komitato malakceptis ĉiujn 84 konkursprojektojn kaj distribuis la premian sumon al kvar projektantoj.

En tiu senelira situacio Prof. Andreas Schubert prenis sur sin la taskon, ellabori realigeblan projekton, uzante konstruideojn el diversaj konkursprojektoj. Li cetere estis la konstrukciisto de la unua

germana lokomotivo. Nun li kreis la nepre necesan, ĝis tiam mankantan teorion por la konstruo de ŝtonaj pontoj.
Lia projekto proponis kvaretaĝan ŝtonviadukton, konsistantan el multaj arkaĵoj. Surbaze de sia teorio Prof. Schubert matematike fiksis kaj motivis la dimensiojn de ĉiuj konstrupartoj, Per tio okazis grava progreso en la evoluo de la konstruo de ŝtonpontoj: la transiro de empirio al scienco.
Nun povis komenciĝi la konstrulaboro. La valfundo estis senarbarigata, kaj la elfoso de la fundamentaj tertruoj komenciĝis.
Jam dum la konstruo de la fundamentoj oni devis interrompi la laborojn. En la valfundo ne estis trovebla firma grundo por la meza piliero. Oni devis rezigni je ĝi. La breĉon pro tio estiĝantan oni supervolbis per vasta arkaĵo.
Tiamaniere ekestis la definitiva konstruvarianto, kiu montriĝis ideala, kaj teknike kaj estetike.
En januaro 1847 la saksa ŝtato transprenis la tutan entreprenon. Ek de tiam estis antaŭenpuŝita la pontkonstruo per plenaj fortoj. Preskaŭ 2000 laboristoj estis okupitaj.
La 15an de julio 1851 okazis la inaŭguro de la viadukto. Prof. Schubert ricevis neniun honoron. Oni prisilentis lin, ĉar dum la revoluciaj jaroj 1848/49 li montris demokratian pensmanieron.
Nur okaze de la centjariĝo de la viadukto en la jaro 1951 oni riparis tiun preterlason per bronza tabulo.

Malgraŭ la pli kaj pli kreskanta trafiko la viadukto pruvis kaj pruvas sian plenan taŭgecon eĉ ĝis hodiaŭ. Ankaŭ la plialtigo de la lokomotiva pezo - de 14 tunoj al 145 tunoj - neniel difektis ĝian solidecon.
Ekstrakte el verkaĵo de E. Würker.
Jogi

Aufruf zur 39. Jahresversammlung

Göltzschtalbrücke vorgesehen. Aus diesem Anlaß soll in der Matinee am 8. 10. das Thema "Eisenbahnbrücken und -viadukte" in Form von Kurzvorträgen behandelt werden. Diese Beschreibungen sollen möglichst durch Dias oder andere Illustrationen ergänzt werden. Wir bitten diejenigen Teilnehmer an der JV. Zwickau, die zu diesem Thema etwas beitragen können, bis spätestens 31. 8. an Horst Jasmann (Anschrift s. FE 1/95, S. 8) anzumelden: Thema, Dauer (höchstens 15 Min.), Art der Illustration, (z.B. Dias 5x5 cm).
GEFA

Harmonisches Frühjahrstreffen der Senioren

Der Einladung der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im BSW zum Frühjahrstreffen folgte eine stattliche Anzahl an Senioren. Sie wurden am 8. April 1995 im Konferenzraum des Hauptbahnhofs Würzburg vom Beauftragten R. Terjung herzlich begrüßt. Ferner hieß J. Gießner, Vorsitzender der Vereinigung, die Versammelten willkommen.

Ein Videofilm zeigte den beschwerlichen Betrieb der Waldbahn Covasna - Comandau im winterlichen Rumänien. Diese Schmalspurbahn (760 mm) transportiert Roh- und Schnitthölzer. Im steilen Teil der Strecke werden die Güterwagen einzeln auf einem breiten Spezialfahrzeug mittels einer Seilwinde befördert. Als Rangierlok dient oben und unten je

ein Pferd. Die Dampfloks werden mit Holz beheizt und haben eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h.
Vorher hatte E. Kiefer einen sachkundigen Vortrag über die baulichen Schätze und die Geschichte der Mainstadt gehalten.
Nach gemeinsamem Mittagessen im Bahnhofsrestaurant konnten sich die Teilnehmer bei einem Spaziergang durch die Altstadt davon überzeugen, daß Würzburg nach Behebung der großen Kriegsschäden wieder eine sehenswerte Stadt ist.
Nur ungern verabschiedeten sich die Senioren, nochmals gestärkt durch Kaffee und Torte. Herzlich ist den Organisatoren und dem BSW für das gelungene Frühjahrstreffen zu danken. W.B.

UIC-Fachwörterbuch

Nunmehr ist das "Fachwörterbuch der Eisenbahn" in Fortführung der 4. Auflage des UIC-Wörterbuchs in den Sprachen Deutsch (de), Englisch (en), Esperanto (eo), Französisch (fr), Italienisch (it), Niederländisch (nl), Polnisch (pl), Portugiesisch (pt), Schwedisch (sv), Spanisch (es) und Ungarisch (hu) auf folgenden Datenträgern erschienen:
CD-ROM, Diskettenversion und als zwei- oder dreisprachige Bücher.
Interessenten können CD-ROM für 600 DM beziehen. Der Verkauf von Disketten an Dritte ist nicht vorgesehen. Die dreisprachige Buchausgabe ist nur in den Sprachen de/en/fr erhältlich zum Preise von 90 DM.
Die zweisprachigen Buchversionen können in beliebiger Zusammenstellung für 60 DM bestellt werden. Dabei ist die Sprachenkombination gemäß obigen Abkürzungen anzugeben, z. B. 1 Stück de/eo. Die Bestellungen sind schriftlich zu richten an:

UIC/RailLex c/o DB
ZIB 1A Schmidt
Stephensonstr. 1
60326 Frankfurt/Main

Die Anschrift des Bestellers muß eindeutig sein und die PLZ enthalten. Zusätzlich muß folgende Erklärung beigefügt werden:
"Ich/Wir verpflichte(n) mich/uns, die bestellten CD-ROM sowie deren Ergänzungen nicht an Dritte weiterzugeben. Es ist mir/uns bekannt, daß bei Verstoß der UIC Regreßansprüche zustehen." Bei Bestellung von Buchversionen ist diese Erklärung nicht abzugeben.
Die elektronischen Produkte werden jährlich durch Updates fortgeschrieben. Die Aktualisierung umfaßt die Pflege und Erweiterung der Fachterminologie sowie die Aufnahme weiterer Sprachen.

90 jarojn Bahn-Sozialwerk

(daŭrigo el FE 1/95)

Vere, sekvis komplika tempo. Ekde 1933 ne plu eblis labori laŭ demokrataj reguloj. En 1937 la nacisocialista registaro per nova leĝo likvidis la asocion, kaj danĝerego ekestis, ke ĝi estos formanĝita de partia organizo. En tiu tikla situacio la regna trafikministro Dorpmüller en 1939 lakone informis la "anstataŭanton de l'gvidanto" Hess, ke laŭ lia rekomendo la asocio prenis la nomon "Reichsbahn-Kameradschaftswerk e.V." (Kamaradeca Asocio de la Regna Fervojo) kun samaj taskoj. En 1942 Dorpmüller tamen denove devis agi. Li likvidis tiun RKW kaj konfiskis ĝian havaĵon favore al la Regna Fervojo.
Tiamaniere la asocia kapitalo fariĝis "regna" kapitalo, kiun aliaj or-

ganizoj ne povis tuŝi. Samtempe li fondis interne de la Regna Fervojo novan RKW (sen e.V.) kaj disponigis al ĝi la ĝisnunan havaĵon. Sanĝiĝis nur la gvidmaniero al t.n."Gvidantprincipo" (Führerprinzip), Ne plu ekzistis "membroj", sed nun "donacantoj" (Spender).

Post la milito la evoluo ĉe DR estis alia ol ĉe DB. Ĉe la Regna Fervojo (DDR) la asocio estis likvidita. Ĝiajn taskojn transprenis aŭ la fervojo mem, ekz. la kulturan agadon kaj la kantinojn, aŭ la sindikata organizo (FDGB), kiu administris ekz. la feriajn lokojn.

Male ĉe la Federacia Fervojo DB oni senŝanĝe daŭrigis sub la nomo Reichsbahnsozialwerk, ekde 1951 Bundesbahnsozialwerk. Kompreneble nun denove oni gvidis laŭ demokrataj principoj, kaj la personaraj reprezentantoj ricevis pli da rajtoj. Komplete ŝanĝita estis en la sesdekaj jaroj la "politiko" rilate al la "hejmoj". Ĝis tiam ili apartenis al la BSW-distriktoj, kiuj iam konstruis ilin. Ili respondecis pri ili kaj okupis ties litojn. Nun BSW transprenis ĉiujn hejmojn kaj ekde tiam ĉiu distrikto disponas pri kelkaj litoj en ĉiuj hejmoj.

En 1947 BSW transprenis la kulturajn grupojn kun proksimume 50000 fervojistoj. 1953 BSW fariĝis membro de FISAIC, la Internacia Federacio de kulturflegantaj Fervojistoj, tiel ke nun germanaj fervojistoj oficiale povis kunlabori sur internacia nivelo.

Rimarkigo de la redakcio: Germanaj fervojistaj esperantistoj jam partoprenis en la dua kaj tria IFEF-kongresoj en Salzburg (1950) kaj Paris (1951). Kaj la kvara IFEF-kongreso kun 450 partoprenantoj el 11 landoj okazis en 1952 eĉ en Germanio (Lindau).

Grava kaj daŭre kreskanta sektoro de la BSW-taskaro koncernas la prizorgadon de la maljunuloj, kies nombro senĉese kreskas. Sed ankaŭ la nombro de tiuj emerituloj kreskas, kiuj estas pretaj honorofice kunlabori en BSW. Oni taksas la valoron de ilia kunlaboro je 18 milionoj da markoj jare, proksimume la sama sumo, kiun BSW en 1993 enspezis en formo de donacetoj.

Post la reunuigo de Germanio oni klopodis rekonstrui en la regiono de DR novan socialan asocion. Daŭris tamen ĝis 1992, ĝis la Sociala Organizo de DR povis laŭplane komenci sian laboron. La estonteco estas iom nebula. Sed neniam perdos sian signifon la baza ideo "fervojistoj helpas al fervojistoj". Per ĝi ĉiuj problemoj pli facile estas kaj estos solveblaj.

Fonto: Paĝo de BSW-ĉefestraro.

Jogi

Ni gratulas

al Fritz Lautenbach pro lia 70a naskiĝtago, kiu okazis la 5an de marto 1995. Ni tiam gratulis al tiu bonvolema kaj ĉiam kunlaborema amiko, kiu de jardekoj gvidas la instruan fakon de GEFA. Administrado kaj korektado de la telekursoj sen li ne estas imageblaj. Kaj jam ofte li konsiderinde agrabligis la kunvenojn de estraro kaj komisiitoj en Fulda. Dankegon, kara Fritz, kaj denove ni deziras daŭran sanon, multe da ĝojo, kaj restu aktiva inter ni. Prezidanto

Ni funebras

pri jenaj mortintaj membroj:

16.11.94 Theo J. Pütz

17. 2.95 Helmut Weirauch (78), li ofte finance helpis al sia grupo.

2. 4.95 Alfred Dietrich (68)

Li estis ĉiam helpopreta membro de la grupo Bremen. Lia ĉeesto riĉigis la kunvenojn, kaj liaj prelegoj estis interesaj kaj valoraj.

Kun sincera danko ni adiaŭas alteŝatatan homon.

Ĉiuj ripozu en paco!

Ni bonvenigas

kiel novajn membrojn:

Manfred Belter, 15344 Strausberg
Angela Bode, 99713 Schernberg
Michael Friedel, 99765 Görsbach
Franz Helfrich, 58553 Halver
Ingeborg Rechteck, 99734 Nordhausen
Helga Vogelsang, 99755 Ellrich
Katrin Weisshaupt, 99755 Ellrich

Mein Weg zu und mit Esperanto

von Josef Weidacher (München)

Es war schon vor sehr langer Zeit, etwa 1939, als ich erstmals von Esperanto hörte. Nicht lange nach Beginn meiner Eisenbahnerzeit beim damaligen BW München Ost erzählte mir mir ein älterer Arbeitskollege von einer internationalen Sprache Esperanto, die jetzt verboten sei, und ich sollte ja darüber schweigen. Er kam von der früheren Arbeiter-Bewegung. Aber dann begann der Krieg, und ich kam erst 1949 wieder zurück. Ich hatte diese Begegnung auch bald vergessen.

Doch schon etwa 1950 erzählte mir ein alter Lokführer (Ludwig Riedl) wieder von Esperanto. Er sprach selbst gut Esperanto, kannte es noch aus der Vorkriegszeit.

In der Dienststelle begann bald darauf ein Esperantokursus. Ein Lokführer, selbst noch Kursteilnehmer beim Esperanto-Klub München, wagte sich an das Experiment. Im Oktober 1950 war es, als er seine Lektionen im BW für uns etwa zwölf Schüler präsentierte. Der Kurs funktionierte sehr gut; wir waren allerdings auch sehr eifrig dabei.

Ich hatte noch ein wenig Französisch und auch Russisch aus dem Krieg mitgebracht und konnte daher sehr wohl Vergleiche ziehen, wie einfach Esperanto im Gegensatz zu diesen Sprachen zu erlernen war.

Im Mai 1952 kam schon die Probe aufs Exempel im IFEF-Kongreß in Lindau. Trotz etwas Lampenfieber und Zweifel war die Verständigung dann doch mehr als zufriedenstellend. Die Hemmungen gingen schnell verloren, allerdings auch mit Hilfe unserer erfahrenen Gesprächspartner. Es waren Teilnehmer aus elf Ländern. Diese erste praktische Erfahrung nahm uns, nicht nur mir, die sonst üblichen Anfangs-Hemmungen, denn ich lernte dabei, daß man auf Fragen meist mit den selben Worten antworten kann.

Weitere Kongreßbesuche in anderen Ländern wie Frankreich, Italien, Belgien folgten, ob zu IFEF-Kongressen oder anderen des Esperanto-Weltbundes. Man muß erst einmal erlebt haben, sich unter einem Teilnehmer-Gemisch von 15 bis 20 oder mehr Sprachen bewegen zu können.

Esperanto wurde und ist für uns, meine Frau und mich, der Schlüssel zur Welt. Der Höhepunkt war die Teilnahme am 71. Allgemeinen Esperanto Kongreß 1986 in Peking, der Metropole dieses Riesenreiches. Dann aber auch in Xian mit seinem antiken Stadtkern, Schanghai, der Millionen-Hafenstadt, Hengzou, der Seidenmetropole und Guilin, der Zimtstadt, dazu Kanton und Hongkong.

Das war mein und unser Weg zu und mit Esperanto.

Redaktfino por n-ro 3/95 estos la 15. 08. 95
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.