# Fervoja Esperantisto

Informilo de Germana Esperanta Fervojista Asocio
Mitteilungsblatt der Deutschen Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung
in der Stiftung Bahn-Sozialwerk

GEFA
STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

Numero 3 Julio - Septembro 2023

## Kurento kaj buterpano

## Strom und Butterbrot




Paŭzo por la buso inter Hiltrup kaj Coerde
vd. paĝon 6

Eine Pause für den Bus zwischen Hiltrup und Coerde
s. Seite 6

Karaj gelegantoj ..... 2
Worpswede en Novembro ..... 3
Kurento kaj buterpano ..... 6
Jarkunveno de GEFA 2023 ..... 8
GEFA-anoncoj, redakcio ..... 12

Liebe Leserinnen und Leser ..... 2
Worpswede im November ..... 3
Strom und Butterbrot ..... 6
Jahrestreffen der GEFA 2023 ..... 8
GEFA-Mitteilungen, Redaktion ..... 12



**Karaj gelegantoj,**

ke la fervojista sindikato okupiĝas pri la aferoj de la kamionŝoforoj, nur unuavide estas surprize. La kamiontrafiko ja estas en konkurenco al la fervojo kaj la dungitoj – se entute - estas organizitaj en aliaj sindikatoj.

Aliflanke estas la tie regantaj kondiĉoj, kiuj permesas al la transportentreprenoj oferti siajn servojn tiel favorpreze kaj flekseble, ke la trako kun sia ŝrumpinta reto, sia rigida horaro kaj siaj skipoplanoj ĉiam denove malvenkas.

La kamiona vojimposto por aŭtoŝoseoj enkondukita 2005 estis unua provo partoprenigi la surstratan vartrafikon en la vojokostoj. Esencan ŝanĝon de la malekvilibro inter la transportkostoj sur trako kaj strato ĝi ne atingis. Ĝi malŝarĝas unuavice la trafikbuĝeton ĉe la investoj en la straton. La decido, ĝin ekde nun uzi parte por investoj en la trakreton kaj tiel aktive plibonigi la konkuroŝancojn de la fervojo certe estas ŝuldataj al la politika vetersituacio.

Sed kiel tio nun rilatas la kamionŝoforojn kaj la fervojan sindikaton? Tiu subtenas asocion, kiu dediĉas sin al la enkonduko de „sociala vojimposto“, vojimposto, per kies enspezoj estu plibonigataj la laborkondiĉoj de la kamionŝoforoj, de la sanitaraj instalaĵoj en ripozaj restoracioj kaj parkejoj ĝis la kuracista kaj socia prizorgado je la semajnfinoj. Dimanĉvespere apud la kondukista kabino sur kampada kuirilo varmigi la supon kaj post laveto per taso da akvo el la kunportita provizujo rampi en la litniĉon, ĉar oni denove malvenkis en la konkuro pri la plej bona starloko, tio absolute ne estas kamionista romantiko – plie konkurenco je kosto de la ŝoforoj.

**Liebe Leserinnen und Leser,**

dass sich die Eisenbahnergewerkschaft um die Belange der LKW-Fahrer kümmert, ist nur auf den ersten Blick überraschend. Zwar steht der LKW-Verkehr in Konkurrenz zur Bahn und die Beschäftigten sind – wenn überhaupt – in anderen Gewerkschaften organisiert.

Andererseits sind es die dort herrschenden Bedingungen, die es den Fuhrunternehmern erlauben, ihre Dienste so kostengünstig und flexibel anzubieten, dass die Schiene mit ihrem geschrumpften Netz, ihrem starren Fahrplan und ihren Dienstplänen immer wieder den Kürzeren zieht.

Die 2005 eingeführte Lkw-Maut auf Autobahnen war ein erster Versuch, den Straßengüterverkehr an den Wegekosten zu beteiligen. Eine grundsätzliche Veränderung des Ungleichgewichts der Transportkosten auf Schiene und Straße brachte sie bisher nicht.

Sie entlastet in erster Linie den Verkehrshaushalt bei der Investition in die Straße. Die Entscheidung, sie von nun an teilweise für Investitionen in das Schienennetz zu nutzen und damit aktiv die Wettbewerbschancen der Bahn zu verbessern, ist sicherlich der politischen Großwetterlage geschuldet.

Aber was hat das nun mit den Lkw-Fahrern zu tun und der Eisenbahngewerkschaft zu tun?

Sie unterstützt einen Verein, der sich für die Einführung einer „Sozialmaut“ einsetzt, einer Maut, aus deren Einnahmen die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer verbessert werden sollen, von den Sanitäranlagen an Raststätten und Parkplätzen bis zur ärztlichen und sozialen Betreuung an den Wochenenden.

Am Sonntagabend neben dem Fahrerhaus auf dem Camping-Kocher die Suppe warmzumachen und nach Katzenwäsche mit einer Tasse Wasser aus dem mitgebrachten Kanister in die Koje zu kriechen, weil man beim Rennen um den besten Stellplatz mal wieder verloren hat,

La sociala vojimposto ne korektus la distorditan konkurencbatalon inter trako kaj strato. Ĝi tamen povus helpi, ke ĝi ne okazu sur la dorso de la ŝoforoj



opinias

**Guido Brandenburg**

das ist alles andere als Trucker-Romantik – eher Wettbewerb auf Kosten der Fahrer.

Die Sozialmaut würde nicht den verzerrten Wettbewerb von Schiene und Straße geraderücken. Sie könnte aber etwas dagegen tun, dass er auf dem Rücken der Fahrer ausgetragen wird,

findet

**Guido Brandenburg**




La Marĉekspreso trafikas nur somere. / Der Moorexpress verkehrt nur im Sommer.
(Foto: Denis Boehme, WikiMedia)

## Worpswede en Novembro

La suno palas kaj el la ĉirkaŭaj ŝafpaŝtejoj leviĝas vualo paliganta la kolorojn de la naturo.
Ne necesas multa fantazio por imagi kiel la miksita trupo de gepentristoj kolektas siajn stablojn, blokojn, penikojn kaj farbtubetojn,

## Worpswede im November

Die Sonne ist blass und aus den umliegenden Schafsweiden hebt sich ein Schleier, der die Farben der Natur verblassen lässt.
Es braucht nicht viel Phantasie, um sich vorzustellen, wie der gemischte Trupp von Maler-

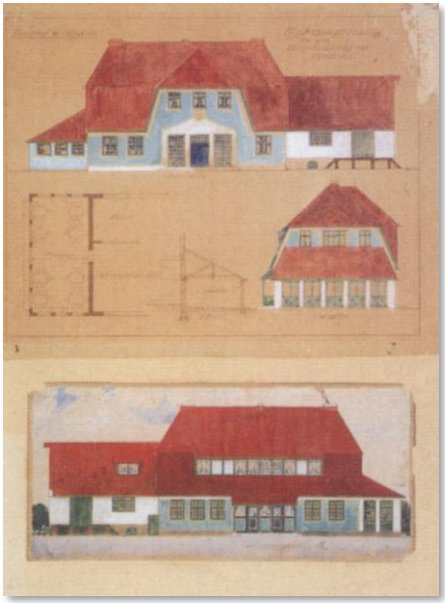
reiras al siaj domoj kaj atelieroj kaj preparas komunan vesperon apud varma forno.
Kiam fine de la 19-a jarcento unue Fritz Mackensen, Hans am Ende kaj Otto Modersohn venis al Worpswede kun la deziro fondi tie kvazaŭ kolonion de artistoj, kiam sekvis Fritz Overbeck, Heinrich Vogeler, Paula Becker, Clara Westhoff kaj pliaj, tiam nur eblis alveni per ĉevalĉaro, per torfobarĝo aŭ piede kiel migranto.
Ĝis la konstruo de la fervoja linio Bremervörde-Osterholz, kiun ni ĵus transpasas kun singarda respekto, pasis ankoraŭ preskaŭ dekkvin jaroj.
La deziro je fervoja konekto de Bremervörde al Bremen jam 1893 rezultigis planon pri etŝpura fervojo. Laŭ iniciato de vitrofabriko en Gnarrenburg kaj de la marĉokomunumoj Worpswede kaj Lilienthal fine realiĝis normalŝpura regionlinio ligita en Osterholz al la linio Bremen-Bremerhaven
Post fondo de asocio, kolekto de la baza kapitalo kaj ricevo de la necesaj permesoj en Aŭgusto 1908 oni povis komenci la trakokonstruon.
La unua sekcio de Bremerförde ĝis Gnarrenburg estis inaŭgurata la 23-an de Junio 1909. La dua ĝis Osterholz sekvis la 9-an de Februaro 1911. Unuavice la regiona linio estis destinita al vartrafiko. Tamen kelkloke utilis stacidomoj.
La neimageble diligenta Heinrich Vogeler ne sole estis pentristo sed ankaŭ kreiva dezajnisto, artmetiisto kaj arkitekto.
Realiginte en Worpswede diversajn loĝdomojn por bonstataj posedantoj kaj por laboristoj, atelierajn konstruaĵojn kaj restoracion, li ĝuis renomon kaj estis komisiata plani kaj konstruigi la stacidomojn Gnarrenburg, Worpswede kaj Osterholz.
La stilo celas adapton al loka konstrutradicio kun simplaj formoj kaj linioj. La konstruaĵoj similas la halodomojn de la najbaraj kamparaj bienoj. La stacidomo de Worpswede estas protektita monumento. Oni klopodis konservi ĝin en la stato de origino. Pri akcesoraĵoj kaj ornamaĵoj de la interno respondecis Vogeler innen und Malern seine Staffeleien, Blöcke, Pinsel und Farbtuben zusammensucht, zu seinen Häusern und Ateliers zurückkehrt und einen gemeinsamen Abend am warmen Ofen vorbereitet.




La kolonianoj de Worpswede dum somera vespero
Die Kolonisten von Worpswede an einem Sommerabend

Als Ende des 19. Jahrhunderts erst Fritz Mackensen, Hans am Ende und Otto Modersohn mit dem Wunsch nach Worpswede kamen, dort eine Art Kolonie von Künstlern zu gründen, als Fritz Overbeck, Heinrich Vogeler, Paula Becker, Clara Westhoff und weitere folgten, da war es nur möglich, mit dem Pferdewagen, dem Torfkahn oder als Wanderer zu Fuß anzukommen.
Bis zum Bau der Eisenbahnlinie, die wir gerade mit vorsichtigem Respekt überqueren, vergingen noch fast fünfzehn Jahre. Der Wunsch nach einer Bahnverbindung von Bremervörde nach Bremen hatte schon 1893 zur Planung einer Schmalspurbahn geführt. Auf Initiative einer Glashütte in Gnarrenburg und der Moorgemeinden Worpswede und Lilienthal wurde letztlich aber eine normalspurige Kleinbahn mit Anbindung an die Strecke Bremen-Bremerhaven in Osterholz realisiert.
Nach Gründung einer Gesellschaft, Sammlung des Stammkapitals und Erlangen der erforderlichen Genehmigungen konnte im August 1908 mit dem Gleisbau begonnen werden.
Der erste Abschnitt von Bremervörde bis Gnarrenburg wurde am 23. Juni 1909

mem. La hodiaŭaj luantoj funkciigas tie restoracion, kies gastĉambroj pro celtrafa kompilo de la mebloj kaj amo al detaloj



La konstruplano de Heinrich Vogeler por la stacidomo
Der Bauplan von Heinrich Vogeler für den Bahnhof

evidentigas la novartan stilon de Heinrich Vogeler - se ili estas malfermitaj.
Tamen nun ni estas tie en Novembro. La loko estas trankvila kaj povra je vizitantoj. La stacidomo ne konsiderante la sunombrelojn antaŭ la bela fasado bonaspektas, sed pro mankantaj gastoj ĵus estas fermita.
La linio Bremervörde-Osterholz estas en bona stato, sed la regula trajnfunkciado ĉesis en la jaro 1978. La trakoj nur somere estas survetu-rataj de la „Marĉekspreso“ por turistoj. Ekzistas seriozaj voĉoj kaj interesligoj kiuj pledas por regula priservo kun transiro al Bremen, Bremerhaven kaj Hamburg kun konekto al la „Germania takto“. Kiu observis la sukcesojn post revivigo de iam eksfunkciigitaj linioj nur povas ilin kuraĝigi.

**Guido Brandenburg**

eingeweiht. Der zweite bis Osterholz folgte am 9. Februar 1911.
Der unglaublich fleißige Heinrich Vogeler war nicht allein Maler, sondern auch kreativer Designer, Kunstgewerbler und Architekt. Nachdem er verschiedene Wohnhäuser für wohlhabende Eigentümer und für Arbeiter, Ateliergebäude und eine Gaststätte errichtet hatte, hatte er einen Namen und wurde beauftragt, die Bahnhöfe Gnarrenburg, Worpswede und Osterholz zu entwerfen und zu bauen.
Der Stil will sich an die örtliche Bautradition mit einfachen Formen und Linien anpassen. Die Gebäude ähneln den Hallenhäusern der Bauernhäuser in der Nachbarschaft. Der Bahnhof von Worpswede steht unter Denkmalschutz. Man versucht, ihn im Originalzustand zu erhalten. Für Ausstattung und Schmuck im Innenraum war Vogeler selbst verantwortlich. Die heutigen Pächter betreiben dort ein Restaurant, dessen Gasträume nach der treffsicheren Zusammenstellung der Möbel und Liebe zum Detail den Jugendstil Heinrich Vogelers ausstrahlen - wenn sie geöffnet sind.
Nun sind wir aber im November dort. Der Ort ist ruhig und arm an Besuchern. Der Bahnhof sieht abgesehen von den Sonnenschirmen vor der schönen Fassade gut aus, ist aber wegen fehlender Gäste gerade geschlossen. Die Eisenbahn schafft auch keine Gäste heran.
Die Strecke Bremervörde-Osterholz ist in gutem Zustand, aber der reguläre Zugbetrieb wurde 1978 eingestellt. Die Gleise werden nur im Sommer vom „Moorexpress“ für Touristen befahren. Es gibt ernstzunehmende Stimmen und Zweckbündnisse, die sich für eine regelmäßige Bedienung mit Übergängen nach Bremen, Bremerhaven und Hamburg mit Einbindung in den „Deutschlandtakt“ einsetzen. Wer die Erfolge nach Reaktivierung einst stillgelegter Strecken beobachtet hat, kann ihnen nur Mut machen.

**(trad. Brandenburg)**



Ĉe la finstacio la elektra buso povas esti ŝargata per povumo de 350 kW.
An der Endhaltestellen kann der Elektrobus mit einer Leistung von 350 kW geladen werden.

## Kurento kaj buterpano

Kondukante vizitantojn preter esencaj lokoj en mia hejma urbo Münster mi kutime haltas en la loko, kie la interligo de la stratoj Alter Steinweg kaj Salzstraße formas malgrandan placon. La gasteja ŝildo ĉe unu de ĝiaj anguloj kun la surmuntita miniatura tramo estas bonvena instigo, rakonti la historion ne nur pri la origina nomo de la gastejo sed ankaŭ pri la evoluo de la publika transporto por kiu iam servis tramoj, poste trolebusoj, tiam dizelaj busoj kaj hodiaŭ en kreskanta skalo busoj kun diversaj trakciaj sistemoj pli konformaj al klimato kaj daŭripovo.

Unu uzas hidrogenan fuelon transformatan en elektran kurenton. La plimulto de ili havas akumulatoran energiprovizilon.

Taskita per la enurba publika trafiko estas Stadtwerke Münster, entrepreno en urba posedo, kiu prizorgas regionajn infrastrukturajn retojn kaj liveras energion (gason, varmon kaj je konsiderinda parto memproduktitan kurenton). La instalo de propraj ŝargostacioj

## Strom und Butterbrot

Wenn ich Besucher an wesentlichen Plätzen meiner Heimatstadt Münster vorbeiführe, halte ich gewöhnlich an der Stelle, an der die Verbindung der Straßen Alter Steinweg und Salzstraße einen kleinen Platz bilden. Das Gaststättenschild an einer seiner Ecken ist ein willkommener Anlass, die Geschichte nicht nur vom ursprünglichen Namen der Kneipe zu erzählen, sondern auch von der Entwicklung des öffentlichen Transports, für den einmal Straßenbahnen gedient haben, später Obusse, dann Diesel-Busse und heute in zunehmendem Maße Busse mit verschiedenen Antriebssystemen, die den Anforderungen von Klima und Nachhaltigkeit entsprechen.

Einer nutzt Wasserstoff als Treibstoff, der in Strom umgewandelt wird. Die Mehrheit hat einen Akkumulator als Energiespeicher.

Mit dem öffentlichen innerstädtischen Verkehr beauftragt sind die Stadtwerke Münster, ein Unternehmen in städtischem Besitz, das regionale Infrastrukturnetze betreut und Energie liefert (Gas, Wärme und zu einem we-

en la aŭtobusdeponejo kaj ĉe busliniaj finstacioj estis logika paŝo.




Iam „La hurlanta kurbo“ – hodiaŭ nur la miniatura tramo memorigas pri la ĉiutaga fonbruo.
Einst „Die Heulende Kurve“ – heute erinnert nur die Miniaturstraßenbahn an das tägliche Hintergrundgeräusch.
(Foto: Dietmar Rabich, WikiMedia)

Hodiaŭ atendas 76 ŝargostacioj en la centra deponejo kaj 6 kun povumo de po 350 kW ĉe finpunktoj de la aŭtobusa reto. Tiuj stacioj kaj aldone la akumulatora kapacito kreskinta kun la teknika evoluo intertempe permesas funkciradiusojn de 200 ĝis 250 km ankaŭ dum vintro. Ili ne plu postulas nepran ŝargocelan reiron al la deponejo kaj zorgas pri pli ekvilibra depreno en la kurentoreto.
La interliga principo inter ŝargostacio kaj aŭtobuso rigardante la merkaton sekvas diversajn konceptojn. La liverantoj ofertas flekseblan kablon, kontaktrelojn sur la bustegmento, kontraŭ kiuj desupre estas premata lokfikse instalita pantografo aŭ pantografo sur la bustegmento levita desube al lokfiksa kontaktilo. Tiun ĉi varianton elektis la trafikentrepreno en Münster.
La unuaj elektraj aŭtobusoj trafikis 2015 en Münster. Hodiaŭ ĉirkaŭ triono estas elektra.

sentlichen Teil selbst erzeugten Strom). Die Einrichtung eigener Ladestationen im Bus-Depot und an Linien-Endhaltestellen war ein logischer Schritt.
Heute warten 76 Ladestationen in Zentraldepot und 6 weitere mit einer Leistung von jeweils 350 kW en Endpunkten des Busnetzes. Diese Stationen und zusätzlich die mit der technischen Entwicklung gewachsene Akku-Kapazität erlauben inzwischen Reichweiten von 200 bis 250 km auch im Winter. Sie erfordern für die Ladung keine Rückkehr zum Depot mehr und sorgen für eine gleichmäßigere Abnahme im Stromnetz.



Tie ĉi la kurento fluas tra lokfiksa pantografo kaj kontaktreloj sur la bustegmento.
Hier fließt der Strom durch einen ortfesten Pantographen und Kontaktschienen auf dem Busdach.
(Foto: Mercedes Benz)

Das Verbindungsprinzip zwischen Ladestation und Bus folgt, wenn man den Markt anschaut, verschiedenen Konzepten. Die Lieferanten bieten ein flexibles Kabel an, Kontaktschienen auf dem Busdach, gegen die von oben ein ortsfest installierter Pantograph gedrückt wird oder ein Pantograph auf dem Busdach, der sich von unten zu einer ortsfesten Kontakteinrichtung hebt. Für diese Variante hat sich das Verkehrsunternehmen in Münster entschieden.
Die ersten elektrischen Busse verkehrten 2015 in Münster. Heute ist etwa ein Drittel elektrisch. Bis zum Jahr 2029 plant das Unternehmen die Umstellung der gesamten Flotte auf Elektroantrieb.

Ĝis la jaro 2029 la entrepreno planas la ŝanĝon de la kompleta floto al elektra trakcio.
Tiam laŭrutine la ŝoforo en la finstacio levos la kurentodeprenilon kaj elpakos sian buterpanon.

Dann wird der Fahrer an der Endstation routinemäßig den Stromabnehmer heben und sein Butterbrot auspacken.

**Guido Brandenburg** **(trad. Brandenburg)**




La manĝosalono de la vilao Dürkopp sur historia Bildkarto
Der Speisesaal der Villa Dürkopp auf einer historischen Postkarte

## Loĝi en monumento - Jarkunveno de GEFA 6-a ĝis 8-a de Oktobro 2023

Unue estis la merulio en la trabaro, tiam la koronvirusaj restriktoj: La vilao Dürkopp en la juna pasinteco travivis durajn tempojn. Nun tamen la impona monumento riparita, renovigita kaj freŝe farbita brilas super la urbo kaj atendas siajn gastojn.
Gastoj ni estos okaze de la GEFA-jarkunveno kaj la samtempe, samloke okazonta REVELO-tago. REVELO – eble ne konata al ĉiuj el ni – estas la landa ligo de Germana Esperanto-Aso-

## Wohnen im Denkmal - Jahrestreffen der GEFA 6. - 8. Oktober 2023

Erst war es der Schwamm im Gebälk, dann die Corona-Auflagen: Die Villa Dürkopp hat in der jüngsten Vergangenheit harte Zeiten durchlebt. Jetzt aber glänzt das imposante Denkmal repariert, renoviert und frisch gestrichen über der Stadt und erwartet seine Gäste.
Gäste werden wir anlässlich des GEFA-Jahrestreffens sein und des gleichzeitig und am gleichen Ort stattfindenden REVELO-Tags. REVELO – vielleicht nicht allen unter uns

cio. Ankaŭ ĝi kutimas unu fojon jare kunvoki siajn membrojn por babili, turismi kaj reguli asociajn aferojn.



Unu el la vaporigaj kradoj en la urbocentro
Eines der Gradierwerke im Stadtzentrum
(Foto Grugerio, WikiMedia)

La loko Salzuflen, facile konkludeble el la nomo, profitis de la salhavaj fontoj, kiuj transportas la solvitan mineralon al la tersurfaco. Per diversaj rimedoj la enloĝantoj jam en la mezepoko densigis la solvaĵon ĝis kreskigo de kristaloj kaj tiam sukcese komercis per la sekigita salo.
Hodiaŭ la rolo de la salhavaj fontoj ŝanĝigis. Hodiaŭ ili estas sanigaj rimedoj. Sin bani en salakvo kuracas haŭtmalsanojn. Trinki salakvon ordigas la digeston. Inhali salakvon fortigas la spirvojojn kaj preventas malvarmumajn malsanojn.
Nutraĵon por la animo ofertas promeno tra la kuracparko kaj inter la zorge flegitaj Weser-renesancaj domoj en la urbocentro.
Ĉio tia eblas en Bad Salzuflen kaj por ĉio tia restos spaco dum kaj ekster la programo.
Bad Salzuflen situas ĉe la fervoja linio Herford-Himmighausen. Regule trafikas elektraj motorvagonaroj de Eurobahn inter Herford kaj Paderborn kun halto i.a. en Lage (Lippe). Kiu volas veni aŭtomobile trovas la indikojn al Bad Salzuflen ĉe elveturejo 29 de la aŭtoŝoseo A2.

**Guido Brandenburg**

bekannt – ist der Landesverband des Deutschen Esperanto-Bunds. Auch er ruft gewöhnlich einmal im Jahr seine Mitglieder zusammen, zum Plaudern, zum Tourismus und zum Regeln von Vereinsangelegenheiten.
Der Ort Salzuflen, wie leicht aus dem Namen zu schließen, profitierte von den salzhaltigen Quellen, die das gelöste Mineral an die Erdoberfläche bringen. Mit verschiedenen Mitteln verdichteten die Einwohner schon im Mittelalter die Lösung bis zum Bilden von Kristallen und trieben dann mit dem getrockneten Salz einen erfolgreichen Handel. Heute hat sich die Rolle der salzhaltigen Quellen verändert.
Heute sind sie Kurmittel. In Sole baden kuriert Hautkrankheiten. Sole trinken räumt die Verdauung auf. Sole inhalieren stärkt die Atemwege und beugt Erkältungskrankheiten vor.



En la urbocentro / Im Stadtzentrum
(Foto ANKAWÜ, WikiMedia)

Futter für die Seele bietet ein Spaziergang durch den Kurpark und zwischen den sorgfältig gepflegtren Weser-Renaissance-Häusern ein der Innenstadt.
Alldas geht in Bad Salzuflen und für alldas wird innerhalb und außerhalb des Programms genügend Raum sein.
Bad Salzuflen liegt an der Eisenbahnstrecke Herford-Himmighausen. Elektrische Triebwagenzüge der Eurobahn verkehren regelmäßig zwischen Herford und Paderborn mit Halt u.a. in Lage (Lippe). Wer mit dem Auto kommen will, findet die Hinweise auf Bad Salzuflen an der Anschlussstelle 29 der Autobahn A2.

**(trad. Brandenburg)**

Limdato
Anmeldeschluss:
15.09.2023

# Aliĝilo / Anmeldebogen
# GEFA-jarkunveno Bad Salzuflen
# 06.-08.10.2023

| |
|---|
| Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name |
| Strato, numero / Straße, Nr. |
| Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort |
| Lando / Land |

| | | |
|---|---|---|
| BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte) jes / ne | Gvidata urbopromeno / Geführter Stadtrundgang jes / ne | irmalhelpita / gehbehindert jes/ne |

| |
|---|
| Dua persono en dulita ĉambro / zweite Person im Zweibettzimmer |
| |
| Antaŭnomo, familia nomo / Vorname, Name |
| Strato, numero / Straße, Nr. |
| Poŝtkodo, loko / PLZ, Ort |
| Lando / Land |

| | | |
|---|---|---|
| BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte) jes / ne | Gvidata urbopromeno / Geführter Stadtrundgang jes / ne | irmalhelpita / gehbehindert jes/ne |

| Unua persono / erste Person | BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte) | Kein BSW-Förderer/ Ne BSW-subtenanto | |
|---|---|---|---|
| Lito en unulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Einbettzimmer (incl. HP) | (143,- €) | (173,- €) | |
| Lito en dulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Zweibettzimmer (incl. HP) | (121,- €) | (151,-€) | |

| Dua persono / zweite Person | BSW-subtenanto (edzo)/ BSW-Förderer (Ehegatte) | Kein BSW-Förderer/ Ne BSW-subtenanto | |
|---|---|---|---|
| Lito en dulita ĉambro (inkl. DP) Bett im Zweibettzimmer (incl. HP) | (121,- €) | (151,-€) | |

Sumo
Summe _____

La tranokta prezo validas por du noktoj. Ĝi inkludas matenmanĝon, vesperan bufedon kaj la kuraclokan kotizon.

Mi pagos ĝin surloke al la hotelo.

Der Übernachtungspreis gilt für zwei Nächte. Er enthält Frühstück, Abendbuffet und die örtliche Kurabgabe.

Ich werde ihn vorort im Hotel begleichen.

Subskribo / Unterschrift



**Martin Kasberg**
**30.11.1930 - 22.06.2023**

Kvankam neniam finlerninte la lingvon, Martin ĉiam estis fidela apoganto de la ideo. Li observis kaj subtenis la laboron de la esperantistaj organizaĵoj ne nur per sia membreco.
Germana Esperanta Fervojista Asocio kaj speciale la Monastera Esperanto-Societo elkore kondolencis al lia edzino.

Ni devis adiaŭi multjaran amikon.

Obwohl er die Sprache nie ausgelernt hatte, war Martin immer eine treue Stütze der Idee. Er verfolgte und unterstützte die Arbeit der Esperanto-Organisationen nicht nur durch seine Mitgliedschaft.
Die Deutsche Eisenbahner-Esperanto-Vereinigung und insbesondere die Esperanto-Vereinigung Münster haben seiner Frau von Herzen kondoliert.

Wir haben uns von einem langjährigen Freund verabschieden müssen.

**Guido Brandenburg** **(trad. Brandenburg)**


| Redaktofino por FE 04/2023 estos la 15.11.2023 | | Redaktionschluss für FE 04/2023 ist der 15.11.2023 | |
|---|---|---|---|
| Eldono: | Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M. | Herausgabe: | Stiftung Bahn-Sozialwerk Zentrale Frankfurt/M. |
| Redakcio: | Guido Brandenburg | Redaktion: | Guido Brandenburg |
| Adreso: | Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt | Adresse: | Görlitzer Straße 17 48317 Drensteinfurt |
| Telefono: | 02508-9107 | Telefon: | 02508-9107 |
| Fakso: | 02508-984511 | Fax: | 02508-984511 |
| Retpoŝto: | fervoja.esperantisto@t-online.de | Email: | fervoja.esperantisto@t-online.de |
| Kotizkonto: | | Beitragskonto: | |
| Nomo | BSW Esperanto Essen | Name | BSW Esperanto Essen |
| IBAN: | DE44 3606 0591 0000 5045 63 | IBAN: | DE44 3606 0591 0000 5045 63 |
| BIC: | GENODED1SPE | BIC: | GENODED1SPE |
| Donacoj estas bonvenaj sur konto: | | Spenden sind willkommen auf dem Konto: | |
| Nomo | Andreas Diemel GEFA | Name | Andreas Diemel GEFA |
| IBAN: | DE16 5009 0500 0000 9537 29 | IBAN: | DE16 5009 0500 0000 9537 29 |
| BIC: | GENODEF1S12 | BIC: | GENODEF1S12 |