BULTENO
DE LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA
IFEF

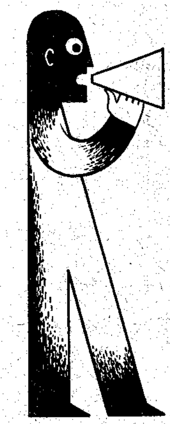
AŬGUSTO 1957
JARO 9a
Nro 7

Sekretariejo: Orteliusstraat 108''', Amsterdam - Redaktejo: von Liebigweg 26, Amsterdam
Nederlando

AL NIAJ LEGANTOJ

Hodiaŭ ni plenumas la promeson faritan en nia kongreso en Rijeka, nome havigi al vi nian "Bulteno"-n presita.
Ni esperas ke ĉi tiu ŝanĝo estos plibonigo en kelkaj rilatoj: ke la nuna numero estu plifacile legebla, ankaŭ pro tio ke ĝi enhavas malpli da eraroj.
Kvankam nia antaŭa presisto meritas nian dankon pro la multa zorgo kiun li dediĉis al nia gazeto, la ripetfoja kopiado de la teksto, kiun postulis lia sistemo, kaŭzis tro multajn erarojn.
La nuna sistemo (simpla presado) donas la okazon korekti presprovojn antaŭ la presado de la definitive aperonta eldono.
Bonvolu tamen gravuri en vian memoron ke ĉi tiu avantaĝo implicas la konsekvencon ke la presota materialo estu je dispono de la presisto almenaŭ unu monaton antaŭ la apero de „Bulteno".
Ni intencas konservi la ĝisnunan formaton ĝis almenaŭ nia deka kongreso. En Aarhus ni povos eventuale decidi pri la estonta formo de nia gazeto, kiun kelkaj el niaj anoj ŝatus ricevi en formato de negranda jurnalo. Pli grava ol ĝia formo estas tamen la enhavo de ĉi tiu reprezentanto de nia organizo kaj por plibonigoj tiurilataj ni bezonas ankaŭ vian kunlaboron. Volonte ni akceptas vian kritikon pri la nuna ŝanĝo.

La IFEF-estraro.



ESTRAROJ KAJ LOKAJ REPREZENTANTOJ ATENTU!

Ni intencas aperigi en la fino de la jaro, novan liston de Estraroj kaj Lokaj Reprezentantoj. Tial ni petas al la landaj sekretarioj sendi kompletan liston de estraranoj.
Al ĉiu IFEF ano kiu volas kaj kapablas reprezenti nian movadon en sia urbo kaj lando ni petas sendi nomon kaj kompletan adreson; eventuale kun aldono de la telefonnumero aŭ kun la sciigo ke oni estas disponebla por prelegi en fervojista grupo en eksterlando. Pri kondiĉoj oni povos interrilati kun la invitanta grupo.
Ĉiuj adresoj oni sendu, NEPRE PER APARTA POŜTKARTO, al nia sekretario, Orteliusstraat 108 III, Amsterdam.

☆

INVITO AL LA JUBILEA KONGRESO

Laŭ decido en Rijeka la 10-jara jubilea IFEF-kongreso okazos en Aarhus, Danlando, en la periodo de la 10-a ĝis la 16-a de majo 1958.
La LKK jam nun petas vin rezervi tiujn tagojn. Ni atentigas vin pri la fakto, ke jam kelkaj anoj aliĝis sin. Ni esperas, ke vi multnombre partoprenos, kaj ni promesas fari nian plej bonan, por ke la 10-a kongreso fariĝu sukcesa. Pliaj informoj aperos en la sekvonta numero de „BULTENO". Vi ĉiuj estas kore bonvenaj. La LKK

☆

NEKROLOGO

Denove la morto forprenis el niaj vicoj du fidelajn amikojn.
La 13-an de aprilo 1957 mortis en Leeuwarden

HENDRIK WESTERDIJK

en la aĝo de 58 jaroj.

La 6-an de junio mortis en Amsterdam

CORNELIS MEIJER

en la aĝo de 74 jaroj.

Ambaŭ amikoj estis sinceraj batalantoj por nia idealo. Ni kondolencas la familiojn pro la doloriga perdo. IFEF estraro

PRI LA FAKPRELEGO

El la envenintaj raportoj nia amiko Christoffersen kompilis fakprelegon por nia kongreso en Rijeka.
Ĉar pro malsanoli estis malhelpata partopreni la kongreson, ni aperigas ĉi-sube lian prelegon.
Necesas mencii ke pro miskompreno la ampleksa raporto el Germanio ne estis sendata al Christoffersen.
Ni esperas ke nia aktiva amiko jam tute resaniĝis.

Fakprelego ĉe la 9-a IFEF-kongreso 1957 en Rijeka, Jugoslavio

Laŭ la venintaj raportoj mi klopodis kompili prelegon, kiu povas iomete montri la eblecojn, kiujn la ferovjistoj havas en la menciitaj landoj:
En Aŭstrio oni klasifikas la fervojistojn en 17 grupoj. Je avancado oni eniras proksiman grupon, kio okazas post plenumita ekzameno kaj petskribo, se pli alta posteno estas libera. Krome regas la principo „laŭ kapablo" ankaŭ en Aŭstrio. Estas ja nature, ke la plej taŭga havas la ŝancon por promocii.
Sed la aŭstria raporto montras, ke ĉiu fervojisto, kiu komencas kiel salajro-laboristo, ankaŭ povas avancadi, se li bonigas siajn kvalitojn. Ni mencias kelkajn ekzemplojn:
Se metiisto komencas kiel hejtisto, lia bazsalajro estas 1380 ŝ en la grupo IIIb, kaj se li konstante sukcesas avancadi ĝis lokomotivestro li finas en grupo Vb kun salajro 3060 ŝ. Do, salajro altiĝo de 1680 ŝ. Kelkaj povas plie avancadi, ekz. al instru-lokomotivestro. Se ne estas ebleco por avancadi, eble pro manko de libera posteno, la hejtisto restas en la sama grupo III, kaj lia salajro tamen altiĝas ĝis 2125 ŝ.
La konduktoro en la grupo IIIb povas avancadi nur ĝis grupo IVb kaj lia plej alta salajro estas 2550 ŝ.
La plej inteligentaj ekzamenitoj de elementa lernejo atingas la grupon VIIb, kies plej alta salajro estas 4500 ŝ. La ekzamenito de mezgrada lernejo povas atingi la grupon VIII kun salajro 5500 ŝ.
Akademiuloj komencas en la grupo VIb. Sed tiuj povas avancadi ĝis unu el la plej altaj postenoj kun salajroj de 10.000—1.000 ŝ. Do pli ol la duobla de la mezaj grupoj.
En 1956 la aŭstraj fervojistoj ricevis nur 85 % de la salajro pro manko de mono en la ŝtata kaso. Feliĉe ili nun ricevas 100 %.
La franca raporto montras, ke en Francio oni havas bonajn eblecojn por avancadi, sed ankaŭ tie valoras la principo „laŭ kapablo". La franca raporto montras tri ekzemplojn:
Unue ni menciu, ke estas 9 salajroŝtupoj kaj la avancado okazas normale, kiam la

servad-daŭro de la fervojisto atingas fiksitajn limtempojn. La salajro-ŝtupo 9 estas la maksimumo de la servad-daŭro.

Ni notu, ke la rangoŝanĝoj de la dungitoj okazas: ĉu per promocio; ĉu per transigo al egala rango de la alia fako.

1-a ekzemplo:

Fervojisto de la departemento por ekspluatado laboranta en stacidomo.

La karier-debuta rango estas „funkcia laboristo" — skalo 2, salajro: prksm. 30.000 ff. monate.

Per ekzamenoj li povas iĝi staci-deĵoristo — skaloj 4, 5, 6, kun salajroj de 32-38.000 ff. Poste venas la skalo 8: „ĉefstaci-deĵoristo" — salajro: 46.000 ff. Nun, la fervojisto iĝos „respondeculo de stacidomo" en la rango: staci-subestro de la kvara kategorio — skalo 8. Li povas grimpi pli supren ĝis ĉefo de la plej alta rango: ĉefo de stacio de plej supra kategorio — skalo 19 — salajro: pli ol 137.000 ff.

2-a ekzemplo:

Fervojisto de servo „Trakcio", kondukisto de lokomotivo.

La karier debuta rango estas manlaboristo (metiisto) — skalo 2, salajro: 30.000 ff.

Se tiu metiisto volas esti kondukisto, li devas plenumi ekzamenon kaj post sukceso, li iĝos hejtisto, unue sur manovralokomotivo, — skalo 4 — salajro: 33.000 ff. krom kondukista premio: 4.900 ff. Post nova provo li fariĝas lokomotivhejtisto por trajnoj, skalo 7, salajro 41.000 + premio: 11.700 ff.

Post nova ekzameno li estas lokomotiv-aspiranto kun salajro: 59.000 ff. kaj li finas kiel lokomotivisto kun salajro: 50.000 + premio 17.500 ff., entute 67.500 ff.

Ankaŭ en tiu kategorio kelkaj povas atingi pli altan postenon ekz. kiel ĉeflokomotiviston kun salajro: 137.000 ff.

3-a ekzemplo:

Kontoristo-oficisto. En ĉiuj servoj.

La karier-debuta rango estas „provata-kontoristo" skalo 5, salajro: 34.400 ff. Tiuj ĉi estas rekrutigitaj per konkurso. Sen ekzameno estas atingeblaj la skaloj:

7 — kontoristo: salajro 41.000 ff.
2-a kategorio salajro: 46.000
8 — precipa kontoristo 1-a „ „ : 49.000

Ekzameno estas nun deviga por iĝi ĉefo de grupo — skalo 11, salajro: 59.000 ff.

Poste la vojo estas libera al suboficej-ĉefo: salajro 72.500 ff.

Oni nomas „Aspirantoj" la junulojn, kiuj atestas superajn studojn. Ili estas dungitaj sen ekzameno, nek konkurso.

La aspirantoj faras provtempon antaŭ difinitiva dungo, laŭ la samaj kondiĉoj kiel la ordinaraj kandidatoj.

Se unu fervojisto dum la provtempo akiras diplomon, li povas eventuale ĝui la avantaĝojn konsentitajn al ĉiu posedanto de tiu diplomo.

La superaj lernejoj estas klasigitaj en 6 grupoj kaj ĉiu havas specialan kondiĉon:

1-a grupo:
Politeknika altlernejo.
Mineja altlernejo.
Altlernejo pri pontoj kaj ŝoseoj — komencas: sk. 15
2-a grupo:

Altlernejo por elektro
Altlernejo por komerco, sk. 13.
4-a grupo:
Licenciato pri juro, sk. 10.
6-a grupo:
Bakalaŭro sk. 8.

Konklude, oni povas distingi 3 ĝeneralajn kategoriojn:

1) la malsupera personaro,
2) la respondeculoj, la ĉefaro;
3) la alt-ranguloj.

Ni ankaŭ povas fari la konkludon, ke la eblecoj ĉe la franca fervojo por avancadi estas bonaj por tiuj, kiuj emas.

Jen kelke da informoj pri eblecoj de la Aŭstralaj fervojisto: Unue ni rimarkas, ke la debutanta fervojisto estas salajrata potage ekz. portisto aŭ stacidoma laboristo havas bazan salajron: 43/10 (42 ŝilingoj kaj 10 pencoj). Se li avancadas al ekz. signalisto li ricevas krompagon en klaso 4: 8 ŝ.; kl. 3: 10 ŝ. Do, baza salajro: 43/10 + 8/ = 51/10. Trajnestro ricevas 43/10 + 13 = 56/10.

En Aŭstralio okazas tio, ke post du jaroj portisto povas avancadi al la posteno „asistanta staciestro" kaj gajni 645 + 200 = 845 jare kaj en la plej alta klaso 645 + 320 funtojn, jare.

La oficistoj havas bazan salajron: 686 funtojn jare kaj povas atingi en la plej alta klaso 686 + 720 = 1406 funtojn.

Staciestro gajnas 686 + 750 = 1436 funtojn + unu funton ĉiusemajne aŭ domon sen lupago.

Se oni komparas la salajron en Eŭropo kun tiuj en Aŭstralio estas granda diferenco. Kompreneble estas je tia komparo, ke oni rimarku la prezojn de la varoj, kiujn oni povas aĉeti por la gajnita mono.

Dum la milito oni okupis multajn virinojn ĉe la aŭstrala fervojo. Sed oni donis al ili nur 80 % de la ordinara salajro, kvankam ili faris la saman laboron, kiel viraj fervojistoj. Bedaŭrinde estas, ke en pluraj landoj oni trovas la saman fenomenon.

En Nederlando ekzistas ĉe la Fervoja Kompanio salajrogrupoj gradigitaj laŭ lerneja instruiteco:

a. elementa,
b. duagrada aŭ metia,
c. mezgrada,
d. universitata.

a) 23 jara staci-laboristo gajnas 3372 gld. ĉiujare. Tiu salajro estas kvazaŭ la bazo, ĉar ĉiu dungito minimume atingas tiun salajron. Post studado kaj montrita taŭgeco la stacia laboristo atingas alian postenon, ekz.:

manovristo	gld.	3876.
konduktoro	„	3876.
signalisto	„	4056.
rotestro ĉe trakaro . . .	„	4056.

Post ankoraŭ kelkaj funkcioj la dungitoj en tiu ĉi salajrogrupo povas atingi maksimumon de gld. 4416 en la jenaj funkcioj:

ĉefkonduktoro ĉefsignalisto
ĉefvarkontrolisto manovristestro

Tiuj finfukcioj estas atingitaj kutime post la 45-a kaj 55-a vivojaro, do meze post 30 deĵorjaroj. Dum la lastaj jaroj oni konstatis pli altiĝon de tiu ĉi aĝo.

b) kiel lernanto oni perlaboras salajron: gld. 3828 aŭ 3948. Post sukceso oni atingas en diversaj funkcioj post prksm. 25 jaroj la maksimuman salajron: gld. 4920 en la rangoj:
maŝinisto,
observa oficisto sur perono aŭ en manovrejo,
ĉefteknikisto ĉe signalfako.
Por la plej eminentaj oficistoj ekzistas la ebleco atingi pli altan rangon kun salajro: gld. 5484,— ekz. kiel staciestro en malgranda stacio (4-a kl.).

c) la mezgrade instruita oficisto perlaboras je sia 23-a jaro gld. 3408. Sed li progresas ĉiujare ĝis gld. 5868 en la rango de „komizo" aŭ teknika oficisto. Poste oni atingas la rangon:

staciestro 2-a kl.	gld.	6828.
„ 1-a kl.	„	7356.
ĉefstaciestro 2-a kl. . . .	„	8832.
„ 1-a kl.	„	10044.

Similaj funkcioj ekzistas por la adjunktaj staciestroj en la grandaj stacioj, kaj por la administraciaj oficistoj en la oficejoj, por la estroj de trakcioj, por la observaj oficistoj de la trakcio kaj por la gvidantaj oficistoj de la trakaro.
Ili povas atingi la finrangon de inspektoro/inĝeniero (sen universitata instruiteco) kun salajro: gld. 10.848.

d) La salajroj por la universitata grupo ne troviĝas en la salajro tabeloj, ili estas sekretaj, sed temas pri minimume gld. 11.436.
En la salajrotabeloj de la Nederlanda Fervoja Kompanio ne ekzistas minimumoj. Ili indikas la salajron laŭ aĝo ĝis 23-a jaro, kaj poste laŭ aĝo la salajro altiĝas aŭtomate. Transiro de iu salajrogrupo en pli altan estas malfacile kaj nur malofte okazas, ĉar ĝenerale oni postulas la saman diplomon de la koncerna dungita, kiel de la pli alta grupo. Kaj cetere temas pri nur treege kapablaj oficistoj.
Sciinde estas ankaŭ, ke la loĝlokoj de la dungitaro estas dividitaj en 3 klasoj:
1) grandaj urboj,
2) malpli grandaj kaj la ceteraj en la 3-a klaso.
En la dua klaso la salajro estas 3% malpli ol en la 1-a, kaj en la 3-a 6% malpli ol en la 1-a.
En la aŭstria kaj nederlanda raportoj troviĝas tabeloj indikante la salajrojn de la diversaj funkcioj, sed ŝajnas al mi, ke ili ne havas ies intereson; ĉar estas necese kontroli la valoron de la mono kompare kun aliaj landaj valutoj, kaj kontroli, kiom oni povas aĉeti por la mono, kiun oni gajnas. Estus pli interese, se estus eble, ke oni povus fari tabelon, kiu montrus la valoron de la diverslandaj salajroj laŭ internacia mezuro, ekz. laŭ Esp. steloj. Estus granda laboro, se oni ŝatus fari tian tabelon, ĉar estus necese, ke ni povus kompari plurajn salajrojn en diversaj landoj.

Kompilis: Christoffersen

PRI LA AKTIVECOJ DE NIAJ AŬSTRAJ AMIKOJ

La aŭstria fervojista movado sendis al la Aŭstria Esp. Konferenco 1957 sian agadraporton.
El tiu raporto ni sciiĝas ke la jarkunvenon de la aŭstraj fervojistoj ĉeestis delegitoj el Jugoslavio, Germanio kaj Svisio.
En la kunveno estro Tschom sciigis ke baldaŭ aperos Esperanto-kurso en la fakgazeto „Der Eisenbahner", eldono 100.000 ekzemplerojn.
Li forte rekomendis al la fakgrupanoj ke ili estu ankaŭ membro de AEF, por certigi harmonian kunlaboron kun la tutaŭstria Esperantistaro.
Honora prezidanto Steiner promesis al eksprezidanto Zink sian helpon por la restarigo de la fervojista esperantogrupo en Vieno.
Sinjoro Tschom konigis la agadplanon por 1957:
Senlaca daŭrigo de la propagando inter fervojistoj;
Plivastigo de la korespondado kun gekolegoj en Orientaj landoj;
Restarigo de la Esp. grupo en Vieno;
Ĉiu frevojisto ano de IFEF kaj AAF;
Ni deziras al niaj aŭstriaj amikoj multan sukceson en ilia agado.

☆

KABLO ESTIS FLUGATA TRANS LA REJNO

Ne plu daŭros longtempe, ĝis kiam iom da romantiko estos ĉesinta en la Rejnvalo. La migranto staranta sur la Lorelei-roko ne plu povos reve postrigardi la lokomotivojn kun iliaj blankaj fumonuboj. Same kiel la fumegantaj trenŝipoj estis forpuŝataj de la rapidaj kaj pli ekonomiaj motorŝipoj, ankaŭ la Federacia Fervojo klinas sin al la postuloj de la teknika progreso elektrigante la Rejnliniojn. La panorama de l' Rejnvalo ŝanĝiĝos samtempe per la mastoj metotaj laŭlonge de la fervoja linio kiel stansoldatoj.
Krom la plilarĝiĝo de la tuneloj, kiuj ĝis nun ne kondukis al interrompo de la trajntrafiko, unu el la teknike plej malfacilaj taskoj estis la transporto de la multajn tunojn peza elektrika kablo. La montara situo kaj la vigla ŝiptrafiko malpermesis labori laŭ la kutima metodo. Pro tio estis uzata en Remagen helikoptero portanta t.n. antaŭŝnuregon. La helikoptero ekflugis de la maldekstra Rejn-bordo kaj metis la 1000 m longan kaj 5 mm dikan perlon-ŝnuregon sur la preskaŭ 70 m altan maston, traflugis la riveron kaj ĵetis la ŝnuregon sur la duan maston dekstre de l' Rejno. Per rulleviloj estis posttirata ŝtalŝnurego, helpe de tiu estis etendataj la definitivaj kabloj trans la rivero. Tiuj eksterordinaraj laboroj bezonis 10 tagojn. Kelktempe la ŝipveturado devis esti retenata.
La elektrigo de la Rejn-linio kostos entute pli ol 200.000.000 GM. Ĝi ebligos la rektan komunikon inter la sudgermana reto elektrigita ĝis Heidelberg kaj Mannheim kaj la elektrigata reto en la Ruhr-regiono. Oni kalkulas la komencon de la elektrika trafiko sur la Rejn-linio ankoraŭ je la fino de tiu jaro.

W. Barnickel

JACK LONDON'A FERVOJO

La „White Pass & Yukon" (Blanka Pasejo kaj Jukon) estas sovaĝeja fervojo. Etendiĝante 110 mejlojn tra la lando de „Jack London" (fama usona verkisto pri Alasko) — de Whitehorse (Blankĉevalo) ĉe la bordoj de rapidflua Jukon-rivero al Skagway ĉe la fonto de Lynnkanalo en Alaska, ĝia tri futojn (0.9144 m) mallarĝa relaro venkas la marborda montaro, kiu konsistigas la landlimon inter Alaska kaj Kanada. Ekzistis tempo en kiu la „White Pass & Yukon"-trajnoj transportis el la Dawson-orminejoj $ 200.000.000 da orpolvo.

Hodiaŭ la vagonoj knaras sub ŝarĝoj de valora asbesto, plumbo kaj zinko el kreskantaj minejoj en la Yukon-teritorio kaj Brita Kolumbio. Supren, el Skagway ĉe la maro alvenas peza maŝinaro, nutraĵo, brulaĵo kaj aliaj vivbezonaj en la nordlandon. Je la horo 8.20 en la mateno la nura ĉiutaga almara trajno, sortimento de mineral-ŝarĝitaj vagonoj, atendas sur la relvojo ĉe Whitehorse; ĉe la kapo 800-ĉevalforta dizel-lokomotivo kies tre elstaraj flava kaj verda markoj brilege kontrastas kun la neĝo-minacanta tago.

Ĉe la ekstrema fino de la trajno estas kombinita pakajvagono kiu estis jam malnova kiam la White Pass & Yukon naskiĝis, antaŭ pli ol kvindek jaroj. Antaŭ longe ĝiaj dekses malmolaj renverseblaj seĝoj estis elegantaj kun verda veluro. La jaroj koloris la verdon griza kaj sunbrule bruna. Pulsanta oleforno daŭrigas senĉesan subtonon de plendo, kontraŭante la malvarman aeron venantan el ĉiu direkto. La akvovarmigilo ĉe la kapo de la vagono estas senmakule pura laktujego, havanta kranon kaj aregon da maltaŭgaj papertasoj. Tri senkovraj lampoj pendas de la plafono.

Tio ĉi estas la post-sezona ne-turista irado, kaj la pasaĝervagono estas komforta aranĝo. Por la turistoj kiuj alvenas grandnombre dum la somera sezono per „Canadian Pacific" aŭ „Canadian National" vaporŝipoj, veturantaj el Vancover, estas disponeblaj komfortaj salon-vagonoj kiuj prezentas ĉion dezireblan. Sed ĉi tiu malnova kombinaĵo estas konvena scenejo por la plej sensacia fervoja sperto ĝuota en la malproksima nordo.

Somere la trajnoj veturas tra paradizo de montaroj, lagoj, riveroj kaj timigaj pejzaĝoj, kie la trajno apenaŭ povas pasi tra rokaj muroj kiuj pendas super abismoj, milojn da futoj profundaj. Vintre la trajnoj trabatas sian vojon tra kvardek futojn dikaj neĝamasoj al malvarmega haveno ĉe Whitehorse, kie la temperaturo eble malleviĝos ĝis neeltenebla malvarmo de 72 gradoj sub nulo (Fahrenheit).

Preter Whitehorse la vagonoj veturas tra arbaro da poploj en kiu sin kaŝas amaso da lupoj, kojotoj kaj nigraj ursoj. La senfinaj lagoj kaj riveretoj kiuj laŭiras la fervojon estas la hejmo de fiŝoj nekalkuleblaj.

Dum 26 mejloj la mallarĝaj ŝtalaj reloj sekvas la travideblan akvon de Lago Bennett. Neĝkovritaj montaroj staras tutan mejlon altegaj. La kvieta surfaco respegulas la gigantojn, ĝis la montaroj kaj la akvo intermiksiĝas, kaj ne estas videble kie unu finiĝas kaj la alia komenciĝas.

Ĉe la kapo de la lago ĉiu aktiveco ĉesas kvazaŭ laŭ silenta interkonsento. La envenanta trajno el Skagway renkontas la elvenantan trajnon el Whitehorse, kaj ili haltas por manĝi. En salonego ekipita per seĝoj kaj havanta servon por 300 turistoj, la solecaj vintraj pasaĝeroj altabliĝas, kaj oni regalas ilin per alka viando, en simpla eleganta maniero ĉe unu angulo de la vasta festena tablo.

Post la manĝo hejtisto Hugh Forney grimpas sur la ŝtupetaron al sia seĝo en la lokomotivo. Kontraŭ li estas la fergriza veterano de la White Pass & Yukon, lokomotivestro Charley Rapuzzi.

Charley estas amerikano, kiel plej multaj el la funkcianta personaro de la fervojo. Liaj plej fruaj rememoroj koncernas Skagway kaj la malhonoregan vetludiston Soapy Smith.

Smith, iama fortmuskola estro de timigita urbo, estis mortigata de heroo Frank Reid en pafilduelo, laŭ alaska legendo. Tio okazis en tempo kiam alia legenda figuro, forta Mike Heney, aperis en la sovaĝa, muĝanta urbo kaj ekrevis pri fervojo. Tio estis tre riska entrepreno.

Proksimume 60.000 homoj penadis surgrimpi la montaran muron pendantan super la akvo de Skagway. Provizoj putriĝis en la neĝo kaj pluvo. Homaj ĉenoj grimpis supren kaj supren, trans la neĝon kaj glacion sed pereis en la sovaĝejo dum penado atingi la orkampojn preter Whitehorse sur Yukon.

Mike Heney esplore termezuris surpiede, ĉar ne estis eble ĉevalrajdi tra la regiono kiun la fervojo devos traveturi. Kun la okulo de profeto kaj la certa tuŝo de genio li grimpis montaron, image vidante la relvojon kiu aperos, almenaŭ se li sukcesos venki la krudan kvar-procentan deklivon.

Heney trovis financan subtenon por sia sovaĝa plano, varbis 100 aventuristojn por sia laborbando kaj komencis projekti sian fervojon en la montarmuro. La temperaturo estis neeltenebla, sed ĉiutage la reloj rampis pli alten. En tiu 20-mejla distanco de Skagway, Heney suprenlevis siajn relojn 3000 futojn en la aero, pendigis ilin super la abisma muro, atingante la nubojn ĉe la montarpintoj.

Subita novaĵo pri ortrovoj forkaptis liajn konstruistojn po centoj; netransireblaj fendoj en rokoj malrapidigis la laboron ĝis rampado. Sed la rekonstruado progresis, kvankam nur po coloj, kaj venis la tago kiam li venkis la montpasejon kaj glitis malsupren al Lago Bennett. De tie ĝi estis nur rutina fervojafero.

En 1900, nur kelkajn jarojn post kiam la White Pass & Yukon estis finkonstruita je kosto de $ 10.000.000 Charley Rapuzzi komencis labori ĉe la dokoj en Skagway, ŝarĝante la etajn vagonojn de la fervojo per la senfina fluo de provizoj alvenantaj norden per boato. Poste li ŝanĝis okupon kaj pene hejtis la „Mikadojn", (vaporlokomotivojn) kiuj surgrimpis la montaron. Li ŝoveladis karbon kaj atendis ĝis fine venis la tago kiam li glitis en la lokomotivestra seĝo. Poste li ĉiam kondukis la trajnon.

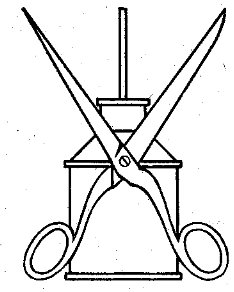
Li veturigis la modestajn gigantojn kiam la nordlando trapasis la unuan mondmiliton, kaj ankoraŭ kiam la lando glitis tra la malhelaj jaroj de deprimiteco, kaj fine li regis la vaporvalvon kiam la Usona Armeo torentis kiel svarmo da akridoj kaj transiris la White Pass & Yukon dum la jaroj 1942 ĝis 1946. Tiuj estis fabelaj tagoj, kiam ĉiufoje post unu horo kaj duono nova trajno ekveturis de Skagway, suprengrimpanta la monteton, ĝiskreve ŝarĝita per materialo por la alaska ĉefvojo. Okaze de akcidento oni ŝovis la trajnon flanken kaj tiel malobstrukciis la relaron, por ke la provizoj povu trapasi.

Charley ankoraŭ kontraŭbatalis la neĝoŝtormojn de la altlando kiam la unuaj dizellokomotivoj grimpis trans la limon, antaŭ du jaroj, du „General Elektric" lokomotivoj ekipitaj per kirasilaj antaŭaĵoj por trabati al si vojon tra la blov-amasigitajn glaci-

kovraĵojn de la nordlando. Kun iom malmoderna modesteco Charley komencis studi la ecojn de tiuj novaj 800 ĉevalpovoj.
Trairante la krudan sovaĝejon de la altebenaĵo kiu troviĝas en la kirliĝanta subnuba regiono, Rapuzzi flute avertas la kablolaboristoj en la tranĉejoj proksimume unu futon de la subrelaj traboj. La telefonkablo komencas en Seattle (Usono), restas sur la marfundo en distanco de mil mejloj, kaj tiam direktiĝas al la tero por Whitehorse kaj la kuniĝo kun la Usona Signala Korpuso, la sistemo kiu servas Alaska. En tiu alta lando kie 35 futoj da neĝo ne estas neordinara kaj kie dum vintro la rotacia plugilo antaŭeniris ĉiu trajno, la neĝpluvo kaj la ŝtormoj deŝiras la komunikajn kablojn pendantojn en la aero. Tial ili nepre troviĝu sub la tero kie la telefonkabloj en malprofundaj tranĉejoj premas sin al la subrelaj traboj.
Ĉe mejlŝtono 38 Charley montras al zigzaganta rivereto, dekstre. „Kastoroj forte laboras tie", li atentigas al lia hejtisto. „La rivereto konstante fariĝas pli kaj pli alte."
La verda kaj griza panoramo de la regiono prezentas sin malantaŭ la fenestroj de la lokomotivo. La malobstrukciata relvojo estas kiel mallarĝa rivero de griz-nigra roko. „Log Cabin", soleca konstruaĵo jam estas malantaŭe. Ĉi tiun malnovan reprovizan stacion la terurigitoj enrampis el la neĝoŝtormoj kiuj puŝas 40 futojn da neĝo al la montsupro. Subitaj blovamasaj da neĝo skurĝas la ventŝirmilon, avertante ke venas malbona vetero. Charley Rapuzzi, zorge maĉante sian dentpurigilon, diras: „Nekonsiderante kiom da homoj ni pene veturigas sur ĉi tiun linion, la neĝo atakas nin. La lastan vintron mi bezonis ses tagojn por veturi ses mejlojn. Bonŝance ni havis ekstran nutraĵon. Unu afero estas certa, en ĉi tiu lando la neĝo superregas ĉion".
Kiam la dizel-lokomotivo ruliĝis al haltejo, du interligitaj „Mikadoj" estis kuplataj al la vagonaro por puŝi ĝin supren sur la kvar-procenta deklivo ĉe Fraser-monteto. La du etaj lokomotivoj spirblovos forte, pelante kolonojn da fumo kaj vaporo en la aero. La timiga altebenaĵo estas trapunktita per stangaspektaj kristnaskarboj. Neĝamasoj subite skurĝas la ventŝirmilion. Dikaj grizaj nuboj ruliĝas kvazaŭ fumo super malseka fajro.
Preter „Supra Lago" du stangoj, rigidaj kaj solecaj, flirtigas la usonan kaj kanadan flagojn, unu fronte al la alia, sub la mallumaj nuboj. La dizel-lokomotivo kvazaŭ kliniĝas sub la neĝoŝarĝo kiam ĝi malrapidas al haltejo kie la bremsistoj kuras malantaŭen laŭlonge de la trajno por funkciigi la bremsojn.
„Dead Horse Gulch" (Mortinta Ĉevalovalo) estas malsupre je la dekstra flanko, kaj la trajno kroĉiĝas al la abisma muro. En tiaj okazoj remparo de betono estas la nura subteno por la eksteraj radoj. En la malproksima malsupro estas la enterigejo de 3000 ellacigitaj ŝarĝĉevaloj kiuj neniam finis la lastan veturon inter Dyea kaj Bennett. La ĉevala vojo estas klare videbla de sur la dizel-lokomotivo kiu singarde malsuprenglitas laŭ la deklivo kaj trans alta ŝtala ponto. 250 futojn malsupre estas la fundo de la abismo. Ĉi tie la reloj estas hakitaj en la malmola ŝtona planko kiel monumento al la genio de Heney.
De „Inspira Pinto", turista haltejo, sala akvovojo kondukas 12 mejlojn for. La trako troviĝas 2400 futojn en la aero, kaj la aro de peze ŝarĝitaj vagonoj avidas malsupreniri de sur la monteto. Atendas la ŝipoj kiuj portos la mineralojn kaj asbeston al Brita Kolumbio kaj transmare al Anglio. La vagonojn malantaŭe klopodas antaŭeniri kaj ili forte premas la dizel-lokomotivon. La mano de Charley konstante estas

sur la bremsilo, por ke la senpacienca premado ne kaŭzu troan rapidecon.
Graciaj S-kurbiĝoj serpentumas antaŭen, la trako en sia pura vojbazo forglitas el la vido, kvazaŭ penante forkuri. La dizel-lokomotivo glitas en tunelon, transiras kuraĝe kurban stablon, premiĝas senspire al kapturniga roka plataĵo pendanta super la abismo. Tiuj montegoj, glataj pro glaci-polurita granito, iam devigis la konstruistojn pendigi homojn per ŝnuroj ĉe la kruta vando de la roko, por ke ili faru la unuajn bortruojn.
La malsuprenveturo kaŭzas konstantan premon konraŭ la lokomotivo. Grandaj generatoroj plende bruas kvazaŭ proteste, kontraŭbatalante la nerezisteblan premegon. Charley karese frapetas la nun tiom altvaloran bremsilon. La trajno veturas pli kaj pli malsupren, kvazaŭ freneze celante al la glaciaj akvoj de la Skagway rivero. La deklivo ankoraŭ estas kruta kaj Charley konstante klopodas konformiĝi al la servoreguloj. Laŭ bezono li funkciigas la bremsojn, forte, malpli forte, pli forte.
Fine la vagonaro haltas ĉe la gruzebenaĵoj, inter la grandaj montoj ĉe la kapo de Lynn Kanalo. Antaŭ 58 jaroj ĉi tiu sama 110-mejla veturo de Whitehorse al Skagway postulis du semajnojn kaj multan bonŝancon por postvivi ĝin. Hodiaŭ la fulmrapida „Blanka Pasejo kaj Jukon" bezonas por tiu malfacila veturo nur sep horojn kaj dek minutojn.

Tradukis el usona „RAILWAY PROGRESS"
John M. Robinson, Riverdale, Maryland, Usono.



EL GAZETO KAJ SENDITAĴO

Faka vizito por fervojistoj

Krom la IFEF kunveno okaze de la 42a UEA kongreso, la organizantoj aranĝos ankaŭ fakan viziton al la Ponto de Carente, interesa artkonstruaĵo, 50 km de Marseille. Interesatoj anoncu sin antaŭ la fakkunveno.

Nova faka organizo?

La ideo pri Internacia Polica Ligo naskiĝis jam antaŭ la unua mondmilito. Kun la celo fine starigi ĉi tiun ligon, aperis la unua bulteno kun alvoko kaj adresoj de pli ol 100 policistoj, kiuj parolas Esperanton. Aliĝojn akceptas Aŭgust Weide, Polica konsilanto, Eggerstdtstrasse 41, Hamburg-Altona, Germanio.

Esperanta Altlernejo

En la sveda urbo Karlskoga la esp. societo decidis fondi permanentan altlernejon. Por akiri la necesan monon oni volas havi artaĵojn de plej eble bonkvalitaj ĝeartistoj: oleopentraĵoj, akvareloj, pasteloj, desegnoj, sed ne reproduktaĵoj. La afero estas priparolata en ĉiuj svedaj gazetoj kaj verŝajne ankaŭ eksterlande. La donotaj artaĵoj devas dorsflanke havi la titolon de la verko (esp. lingve) kaj la nomon kaj adreson de la artisto. En ĉiu okazo oni komencos la altlernejon en aŭtuno 1958. Oni sendu al E. Bonander, Karlskoga Esp. societo, Küngsvägen 5, Karlskoga, Svedio.

Mondo

En cirkulero la eldonejo Mondo sciigas ke ĝi per propraj rimedoj ne povos daŭrigi la batalon kontraŭ malamikoj. Ĝi perdis per tio jam 400.000 belgajn frankojn. Se ĉiu esperantisto faras la malgrandan oferon de 30 belgaj frankoj, abonante la gazeton Mondo, tiam ĉiuj malfacilaĵoj estas forigataj. Adreso: Bredabaan 280, Brasschaat, Belgio.

Esperanto en Radio

La Esperanto-fako de la Svisa Kurtonda Radio sciigas ke la vespera elsendo ne plu okazas marde kaj ĵaŭde sed lunde kaj vendrede. La tempo nun estas:

Lunde	18.30	Dro. A. Baur	Ĵaŭde	12.55	Prof. E. Privat
Marde	12.55	Dro. A. Baur	Vendrede	18.30	Prof. E. Privat

Esperanto en Suda Afriko

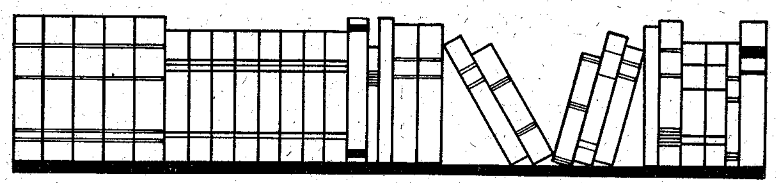
Sud-afrika samedeano petas alsendon de esp. revuoj, gazetoj kaj ĉiuj aliaj esperantaĵoj kaj anglalingvaj artikoloj pri Esperanto, por ekspozicii en la publika biblioteko en sia urbo. Li skribas interalie:
En mia lando, kiu teritorio estas tre vasta (preskaŭ tiom granda kiel okcidenta Eŭropo), troviĝas verŝajne ne pli ol okdek esperantistoj. Sekve ekzistas granda vakuo pri nia lingvo, ĉe kaj niaj anoj kaj la publiko. Ĝenerale sudafrikanoj tute ne konscias pri eĉ la ekzisto de Esperanto, kaj tiuj al kiuj la vorto signifas ion ajn — kiuj povas ĝin iomete distingi de la nomo por ia nova dentpurigilo — plej parte rigardas ĝin kiel nebulecan, nepraktikan kaj precipe frenezan fantazion kun nenia valoro aŭ eblo de estonta akcepto kiel mondlingvo. Pri nia afero ja regas ĉi tie profunda nesciado, kiun nenio povos forigi krom grandaj, intensivaj klopodoj direktataj al la publiko.
Sendu al: The High School, Vrijheid, Natal, Union of South Africa, Sro. Edwin de Kock.

Esperantaj manifestacioj en Bolonjo

Kiel jam antaŭe sciigis preskaŭ ĉiuj Esperanto-gazetoj, okazis en Bologna dum la tagoj 18-a kaj 19-a de majo, samtempe kun la Nacia Kunveno de la Italaj Estraroj, la atendita studtago pri la rilatoj de Esperanto kun Industrio, Komerco kaj Turismo, en la ejoj en la kadro de la oficialaj manifestacioj de la 21-a Bolonja Foiro.
Dum la tuta daŭrado de la Foiro la Bolonjaj Esperantistoj elmontris en bele aranĝita stando efikan dokumentadon pri la temo de la konferenco, konsistanta el materialo sendita de la tutmondaj samideanoj.
La 18-an de majo kunvenis en la urbo delegacioj de tuta Italio kaj ankaŭ de eksterlando, kaj renkontiĝis kaj amuziĝis dum interesa interkona vespero.
La sekvintan tagon post la Diservo, dum kiu Pastro Carolfi prelegis esperante, kaj oni akompanis la ceremonion per Esperantaj kantoj, multnombra samideanaro per senpagaj aŭtobusoj kuniris al la Kunvena Foira Salono, kie la prezidanto de Universala Esperanto Asocio, prof. Canuto, malfermis la solenan kunsidon, kaj post la parolado de Inĝeniero Orengo de Milano, okazis interesega diskuto.
Ĉeestis ĉirkaŭ tricent samideanoj el 30 urboj, kaj ankaŭ la reprezentantoj de la Komunumo kaj de la aliaj publikaj instancoj.

Je la dek-tria, post varmgastiga akcepto de la Urbestraro, oni kune manĝis frate kaj ĝoje. De la 15-a ĝis la 17-a, dum la estroj kunvenis por organizaj diskutoj en aparta ejo, la aliaj vizitis la urbon, la foiron kaj precipe la tre interesan elmontron de novaj kaj malnovaj horloĝoj, kaj je la 17-a, kunvokitaj esperante per la laŭtparolitoj de la Foiro, ĉiuj rekunvenis en la foira salono kaj oni rekomencis la diskutojn kun la persona ĉeesto de la Urbestro On. Dozza; kaj post viglaj kaj gravaj diskutoj, oni finis la belan tagon per himnoj, salutoj, promesoj de ofta kaj baldaŭa revido.
Eble ne estas senutile memorigi unu proponon el multaj: la starigon de Esperantaj Tradukaj Oficejoj por elport- importaj firmoj en ĉiuj urboj, kie internacia komerco estas precipe vigla.
Le plena sukceso de la iniciato ebligas la esperon, ke ĝi povos reokazi ĉiujare, kaj ĉiam pli daŭre, tiel ke multaj samideanoj kaj nesamideanoj kompetentaj povu partopreni ĝin, kun utilo por nia movado kaj por la Foiro mem.

Gimelli Germano.



NOVAJ LIBROJ

En la KOKO-serio, Randbølvej 4, Kopenhago F., Danio, sub redakto de Poul Thorsen, ĵus aperis la tria volumo: Homoj kaj Riveroj de Johan Hammond Rosbach. Ĝi estas originale verkita novelaro, 140 paĝa, kies facilflua stilo faras la libron taŭga por daŭrigaj kursoj. La enhavo de la noveloj estas tre ĉarma kaj la libro estas sendube rekomendinda. La prezo de la libro estas 12 danaj kronoj.
En ĉitiu serio jam aperis poemaro Rozoj kaj Urtikoj de Poul Thorsen kaj Ezopa Saĝo, fabloj de K. Kalocsay. En preparo estas la originala Tiel Okazis de F. Szilagyi. La iniciaton ĉiel meritas laŭdon kaj subtenon.

UEA eldonis la treege interesan libron Vagado sub Palmoj, originale verkita de Jean Ribillard, franca oficiro en la Afrika Armeo. La aŭtoro rakontas multajn strangajn aferojn pri la vivo en la brule varmegaj regionoj de Sahara.
La libro enhavas multajn belajn fotojn pri oazo kaj dezertoj. La rakontoj estas ege interesaj kaj kelkfoje tiom strangaj ke oni inklinas dubi pri la vereco de la ĉapitro Strangaj ĉasoj. Eble „Nur Allah scias". La prezo de la 561paĝa verko estas 10 steloj. Akirebla ĉe libroservoj.

Ni ricevis — iom malfrue — la en 1955 eldonita 90-paĝa libreto Dialekto-Dialektiko de Delfi Dalmaŭ, Barcelona. La enhavo de la libro jam parte aperis en kelkaj esp.

gazetoj. Ĝi estas verkita por uzado en supera kurso. Inter la ĉapitroj estas demandoj por paroligi la partoprenantojn.
Enfermita reklamilo atentigas pri Esperantofono -gramofondisko por instrui la ĝustan prononcon de ĝia teksto. Ambaŭ aĉeteblaj ĉe eldonejo Belpost, Apartado 5164, Barcelona, Hispanio. Prezo de la libro 10 steloj, 5 ekz. 40 steloj, prezo de la disko 30 steloj.

Niaj brazilaj samideanoj malfermis en la fino de 1956 proprean presejon „Grafic Esperanto". Kiel memoraĵon pri tiu okazo ili eldonis represon de la lernolibro de Dro. Ferenc Szilagyi, „curso pretico de Esperanto", adaptita al la portugala lingvo de Ismael Gomes Braga.
La metodo de Szilagyi aperis jam en pluraj lingvoj. En amuza maniero, kaj per multaj bildoj ĝi agrabligas la studadon de nia lingvo. En la libro la konata Adamson ludas gravan rolon. Ni esperas ke li donos stimulon al la studantoj en Brazilio kaj ĉie ajn.

KONSTRUO DE FERVOJO AL TIBETIO

(El Zeleznicár n-ro 2/1957 esperantigis -eto)

La projekto de fervojo, kiu konektos la ĉinan urbon Lanŝou-Ĉingaj kun la tibeta metropolo Lhasa, apartenas al la plej kuraĝaj en la historio de fervojkonstruado. La raŭto de tiu ĉi projektata fervojo kondukas 1280 km longe trans montplataĵo 4000 m alta. En la montaro Tangla la linio venkas alton de 6500 m, do ĝi estos ekskluzive la plej alte situanta fervojo en la tuta mondo. Ĉar ĝi kondukos trans kelkcent da krutvaloj, estos necese por ĝia efektivigo kromordinare granda nombro de pontoj kaj tuneloj. En la estanta tempo ĝi estos do la plej multekosta fervojlinio en la mondo. Por raŭti tiun ĉi fervojon oni uzos nunjare printempe fotografadon per aviadiloj por akiri detalajn mapojn de la regionoj. Dum la mezurado estos uzitaj plej modernaj manieroj teknikaj — per radaro, ĉar alie tiu ĉi laboro postulus kelkajn jarojn pro la malalta aerpremo kaj frosta klimato. Dalai- kaj Panĉen-Lama tamen estas optimismaj rilate la efektivigon de la fervojo per modernaj rimedoj de la nuntempa tekniko kaj ili atendas eminentan ekonomian evoluon de Tibetio pere de tiu ĉi fervojo. Ĝis nun Tibetio eksportis siajn produktojn pere de karavanoj, kio trokarigis la de la mondmerkato serĉatajn produktojn. La eksporto per fervojo plifaciligus do eminente la liveradon de la tradiciaj tibetaj produktoj kaj ĝi ebligus ankaŭ evoluon de la tiea minado. Tibetio posedas grandajn minprovizojn de uzeblaj mineraloj, komencante per karbo kaj nafto, finante per valoraj metaloj, ĉefe oro. Spite uzo de plej modernaj konstrumaŝinoj, la konstruado de la fervojo, konektanta Tibetion kun Ĉinio, daŭros kelkajn jarojn.

ELEKTRIGADO DE FERVOJOJ KAJ LA UNUA ELEKTRIGITA LINIPARTO EN TURKUJO

(El Zeleznicár n-roj 12/1956 kaj 1/1957 tradukis -eto)

Oni finigis la elektrigadon de la unua liniparto, 28 km longa, kiu ligas la staciojn Istanbul Sirkedji-Halkali. Oni komencis sur tiu ĉi linio provekspluaton.
La elektrigado de turkaj fervojoj estas daŭrigata. Antaŭ nelonge estis anoncita konkurso por elektrigado de la linio Haydarpaŝa-Adapazari. Plue intencas Turkujo elektrigi la linion Adapazari-Ankara-Samsun, kiu mezuras 850 km. La konkursanta entrepreno aŭ ŝtato devas liveri ne nur ĉiuj necesajn instalaĵojn, sed ankaŭ 120 elektrajn lokomotivojn kaj la priservantan personaron por unu jaro. La elspezoj por tiu ĉi konstruaĵo estas taksata proksimume je 300 milionoj da turkaj funtoj.

SVEDA FERVOJO CENTJARA

(El Zeleznicár n-ro 1/1957 esperantigis -eto)

La Svedaj Ŝtataj Fervojoj festis en decembro de pasinta jaro centjaran jubileon de sia fondiĝo. La ĉeestantoj de la jubilea festo povis pririgardi ekspozicion de historiaj lokomotivoj kaj fervojveluritoj de la pasinta jarcento.
Menciinda estas el la historio de svedaj fervojoj, ke Svedujo komencis konstrui sian fervojaron relative malfrue. La linioj, kiuj estis konstruitaj per privataj kapitalo, estis sinsekve transprenitaj de la ŝtato, kiu administras hodiaŭ 95 % de la tuta fervojlinia reto. Hodiaŭ ĝi povas ja fieri pro plej ampleksa fervojliniaro elektrigita, kiu mezuras proksimume 6770 km. Unu el la plej novaj specialaĵoj de la svedaj fervojoj estas la elektrolokomotivoj „Ra", konataj laŭ sia nomo „Rapid". Ĝi pezas 62 tunojn, maksimuma laborefekto estas 3300 ĉevalpovoj kaj ĝi atingas rapidon de 150 km/hor.
Plej fortaj lokomotivoj kun plej granda laborefekto en la tuta mondo estas en Svedujo, ili veturas sur la arktaj fervojlinioj veturigante ferminaĵon. Tiuj lokomotivoj estas kvarmotoraj de laborefekto da 5000 HP kaj ili trenas trajnon da 65 vagonoj, ŝarĝitaj per ferminaĵo pezanta 3100 tunojn.
Perspektive por la evoluo de svedaj fervojoj estas planita tuta elektrigo, kiu nun atingas 43 % kaj efektivigas 87 % de la tuta transporto.
Svedujo havas la plej bonajn kondiĉojn al akiro de unu el la plej modernaj fervojaroj en la mondo, ĉar Svedujo restis netuŝita de la du ruinigaj mondmilitoj kaj ĉar ĝi posedas mineralriĉajojn.

U.N.E.S.C.O.-NOVAĴOJ

Nur en 15 landoj la virinoj ne havas voĉdonrajton

La novembra numero de UNESCO-Courier raportas, ke nur en 15 landoj la virinoj ne havas voĉdonrajton. La unua lando, kiu donis al la virinoj tiun rajton, estis Novzelando en la jaro 1893.

Ĝis la komenciĝo de la unua mondmilito nur 3 aliaj landoj sekvis tiun ekzemplon. Hodiaŭ la situacio estas tute alia, precipe en Eŭropo kaj en la okcidenta parto de la mondo, kie nur Svislando, Liechtenstein Paragvajo kaj Nikaraguo ankoraŭ ne donis al la virinoj la politikajn rajtojn.

En sia lukto por la egaleco de la seksoj en edukado kaj profesiaj karieroj la virinoj devis kontraŭbatali la tradician opinion, ke ili estas malsupera sekso. Sed, laŭ la Usona antropologo Prof. Ashley Montagu, en tiu aserto troviĝas pli da poezio ol da vero. Li skribas: „La scienca fakto estas, ke la virinoj laŭ la naturo estas superecaj al la viroj, kaj mi aldonas, ke por tio ni estus dankemaj . . . , ĉar en tiu fakto mi vidas la esperon de la mondo".

Laŭ Prof. Montagu la supereco de la virinoj montriĝas en jenaj aspektoj: **Ili vivas pli longe:** „Ĉie la virinoj povas atendi, ke ili vivas pli longe ol la viroj". **Ili estas pli sanaj:** „La virinoj estas pli rezistaj kontraŭ la plej parto de malsanoj kaj resaniĝas de ili pli ofte ol la viroj". **Ili pli facile toleras la ŝokojn:** „Dum la lasta milito montriĝis, ke la virinoj en karceroj kaj koncentrejoj rezistis tiujn kondiĉojn pli bone ol la viroj. Preskaŭ ĉie, en ĉiu lando je unu virina sinmortigo estas tri viraj sinmortigoj". **Ili estas pli inteligentaj:** „Je la aĝo de 5 jaroj, kiam la plej parto de infanoj eniras en la lernejojn en Usono, la knabinoj estas mense du jarojn antaŭ la knaboj kaj konservas tiun avantaĝon dum la studjaroj".

Kial do, tamen la mondo estas „vira"? Prof. Maurice Duverger, Franca politika sciencisto, esploris la virinajn politikajn kaj sociajn rajtojn en Norvegio, Franclando, Germanio kaj Jugoslavio.

Laŭ li la kontraŭstaro de la viroj respondecas por tiu situacio, sed tiu kontraŭstaro ne estus sukcesinta, se la virinoj estus montrintaj pli fortan reziston. „La malgranda influo de la virinoj en la gvidado de la ŝtato estas larĝe ŝuldata al la inerteco de la virinoj" diras Prof. Duverger.

En la sama numero de Courier, A. H. Hourani, lektoro en la Universitato de Oxford, informas pri la relative malmulte konataj ŝanĝoj, kiuj okazis en la pozicio de la arabaj virinoj. Nur en la plej postrestintaj regionoj ekzistas ankoraŭ poligamio, dum en ĉiuj aliaj ĝi malaperis same kiel la vualo. La revuo donas kelkajn novajn faktojn pri la virinoj „kiuj faras nenion dum la tuta tago krom esti hejme", nome la dommastrinoj. En Franclando, ekzemple, la dommastrino laboras 70 horojn semajne.

Esploroj montris, ke en Usono, Britio, Belgio kaj Franclando la dommastrinoj administras pli ol 60% de la mono en tiuj landoj.

La esploroj de UNESCO pri tiu ĉi demando ne montras, ke la virinoj troviĝas sur la vojo atingi la saman pozicion, kiun havas la Ĉambulitriboj en Nova Gvineo, kie la virinoj estas ekstere la tutan tagon kaj laboras tie por akiri panon al la familio, dum la viroj restas hejme, ludas la fluton kaj dekoracias sin per floroj.

(Laŭ UNESCO-Courier kaj UEA-Informservo).