Jaro 15 Aprilo 1963 N-ro 2

LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I. F. E. F.

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo: Willem Barentzstraat 66, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

La urbdomo de Stoke-on-Trent; nia kongresejo

LA 15 - a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO - KONGRESO

en Stoke-on-Trent, Britio, inter 11-a kaj 17-a de majo 1963

Bankkonto ML.12. C.W.S. Bank, Stoke-on-Trent

Korespondadreso: S-ro Horace Barks, 24 Marsstreet, Smallthorne, Stoke-on-Trent, Britio

Landa Kongresa Komitato:

prezidanto: Horace Barks
sekretario: R. W. Deakin
kasisto: T. C. Tasker

4 - a KOMUNIKO

LASTAJ INFORMOJ

La ekskurso en Londono

D-ro Mildwurf, 71 Compaye Gardens, London, N.W. 6, informas ke la rondveturado je vendredo la 10-a de majo komenciĝos je la 12-a horo kaj daŭros ĝis la 18-a horo. La klubejo malfermiĝos je la 18-a horo.

DAŬRIGO DE LA TAGORDOJ

Terminara kunveno

1. Malfermoj kaj raporto de la gvidanto.
2. Raportoj de la landaj kunlaborantoj.
3. Diskutado.
4. Fermo de la kunveno.

Kunsido de la fakprelego komitato

1. Antaŭpritrakto de la prelego en Stoke.
2. Spertoj el la ĝisnunaj fakprelegoj laŭ la nuna sistemo.
3. Kiaj plibonigoj estas eblaj?

REĜUSTIGOJ

En la februara numero de LIF, paĝo 2 staras en la 2-a kongreskomuniko pri angla mono: 12 pencoj egalas 1 funton sterlingan. Tio devas esti: „12 pencoj egalas 1 ŝilingon; 20 ŝilingoj egalas 1 funton sterlingan".

IOM PRI LA KONGRESAJ KUNVENOJ

La plej multaj kongresanoj opinias ke la diversajn kunsidojn rajtas partopreni nur la delegitoj. Por forigi tiun eraran opinion ni donas la jenajn klarigojn:

La solena malfermo
Tiun ĉeestu nepre ĉiu kongresano.

La laborkunsidoj
Krom la delegitoj partoprenu ĉiuj kongresanoj, kiuj interesiĝas pri la disvolviĝo de Esperanto ĝenerale kaj la tasko de IFEF kaj la landaj sekcioj speciale.

La fakprelego
Ĝi estas interesa por ĉiu fervojisto, do vizitu ĝin multope.

La kunsido de la terminara komitato
Partoprenas ĝin la landaj komitatanoj. Sekciaj estraranoj kaj gastoj estas bonvenaj.

La redaktora kunveno
Kunvenas la redaktoroj de la diverslandaj sekciaj organoj. Ĉiu kongresano, kiu interesiĝas pri la redaktado de esperantaj gazetoj estas bonvena.

La estrara kaj delegitara kunveno
Ĝin partoprenas nur la delegitoj, la landaj estraranoj kaj la IFEF-estraro.

La kunveno de la prelegkomitato
Kunvenas nur la komitatanoj.

DANKESPRIMO

Koran dankon al ĉiuj, kiuj esprimis sian sinceran kondolencon al IFEF, pro la morto de ĝia honora prezidanto **W. Stapel,** kaj al ĉiuj, kiuj per siaj leteroj, plenaj de kunsento, donis al la edzino kaj la parencoj iom da konsolo en ĉi tiu subite aperinta periodo de malĝojo kaj aflikto. La granda kvanto da kondolencoj el eksterlando multe impresis al ŝi.

Diversaĵoj

Ĝis la 16-a de marto aliĝis **al la 15-a Ifef-kongreso**: Germanoj 65, Francoj 30, Nederlandanoj 25, Poloj 24, Italoj 15, Hungaroj 13, aliaj landoj 78; entute 250.

Esperanto-diservo estos en la romana katolika preĝejo de St. Augustine, Sandon Road. La pastro estos pastro Beckers el Belgio.

Profesoro Ivo Lapenna parolos dum la solena malfermo.

La provinca gazeto *Evening Sentinel* presos ĉiutage dum la kongreso kolonon de gravaj mondnovajoj esperantlingve.

La konsilantaro vespermanĝe gastigos la kongresanaron je merkredo antaŭ la balo; do la kongresanoj ne bezonos pli ol 8 manĝkuponojn.

La fervojista kantino malfermiĝos sabaton antaŭ la alveno de la londona vagonaro.

La C.W.S.-banko havos servtablon en la kongresejo je lundo. En aliaj tagoj oni facile atingos, piede, la bankon en Liverpool Road. La C.W.S. estas la kongresbanko.

Estos poŝtoficejeto en la kongresejo. La poŝtaĵoj ricevos specialan nuligstampon. Bedaŭrinde ni ne povis persvadi pri speciala poŝtmarko.

Estos IFEF-florbedo en Hanly Parko, proksime al la kongresejo. Oni planas alian esti sur la deklivo en la enterigejo, flanke de la vojo al Buxton.

Ĵaŭdon vespere la kongresanaro dividiĝos: duono al la Art Galerio, kie estos muziko, montrado de potformigado kaj manĝetoj.
La aliaj, pli junaj, kongresanoj iros al Harold Cloves Community Hall, kie estos dancado kaj manĝetoj laŭ invito de la komitato de la Halo. La Halo estas en nova kvartalo.

Ni konsilas ke fumantoj kunprenu la permesatan kvanton da fumaĵoj, ĉar en Britio tabako estas alte impostata. Sur la ŝipo oni ricevas konsilon pri la permesata kvanto.

EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ

De d-ro V. Sadler, redaktisto de „Revuo Esperanto" ni ricevis la jenan alvokon:

Mi havas la impreson ke la ĝenerala stato de nia gazetaro estas nek tre prospera, nek tre prosperiga. Ĝis ia grado la kaŭzo de tio povas esti manko de personaj kontaktoj kaj kunlaboro inter la respondeculoj de la diversaj organoj. Miaopinie, regula kaj libera interŝanĝo de ideoj inter tiuj personoj povus rezultigi malpli da obligado de laboro kaj pli efikan kanaligon de niaj rimedoj. Kiel ĉefa ligilo inter la individuaj esperantistoj unuflanke kaj la gvidaj instancoj aliflanke, la gazetaro ludas esencan rolon en la fortikiĝo de niaj organizaĵoj. Tial estas nepre necese, ke ĝi estu vigla, aktuala kaj celtaŭga.

Mi do proponas kunvoki, eksperimente, fermitan kunvenon de redaktistoj de esperanto-gazetoj por pritrakti la ĝeneralan temon: **divido de funkcioj en la esperanto-gazetaro.** Tia kunveno do verŝajne okazos en la kadro de la 48-a U.K en Sofio, inter la 3-a kaj 10-a de aŭgusto (la definitivan daton ni fiksos poste). Se vi intencas ĉeesti la Kongreson, kaj principe akcetas la ideon de la proponita kunveno, mi petas vin poŝtrevene komuniki al mi vian decidon.

(Por pluraj informoj vi skribu al: D-ro V. Sadler, Nieuwe Binnenweg 176, Rotterdam 2, Nederlando). Red. L.I.F.

LA SPECIMENA FOIRO EN BARCELONO

Jam pro la kvara jaro la foiro uzas esperanto-afiŝojn. Esperantistoj bonvolu montri sian dankon per amasa petado. Kiel kutime oni eldonis tiun belegan kaj modernan afiŝon en du formatoj: 70×100 cm kaj 30×40 cm. (belegaj por ekspozicio de esperantaĵoj) kaj senpage riceveblaj.

Interesitoj bonvolu skribi al 31-a Oficiala kaj Internacia Specimenfoiro, Propaganda Fako - Paseo de Maria Cristina s/n. Barcelona-4.

GERMANA ESPERANTO-KONGRESO

La 41-a Germana Esperanto-Kongreso okazos de la 10-a ĝis la 13-a de majo 1963 en la konata nordbavara turista urbo Würzburg. Honora protektanto estas la ĉefministro de Bavarujo, Alfons Goppel. La kongresa soleno okazos en la aŭlo de la preskaŭ 400-jara universitato.

La LKK kore invitas la eksterlandajn samideanojn viziti nian kongreson. La kontaktadreso estas: Karl Weller, Huttenstr. 3, Würzburg, Okc. Germanio.

ŜAKLUDANTOJ ATENTU!

LKK-prezidanto Barks deziras scii ĉu ŝakludantoj partoprenos la kongreson en Stoke, por ke li povu aranĝi konkuron kontraŭ la loka ŝakklubo. Ses ludantoj sufiĉas.

PRI NIA FAKPRELEGO EN STOKE-ON-TRENT

La Britaj Fervojoj en diversaj rilatoj evoluis aliamaniere ol la ceteraj eŭropaj fervojaj kompanioj. La kongresanoj certe povos rimarki tion vizitante Brition. Ĉiu fervojisto jam vidis sur la propra reto ŝarĝvagonojn, kiuj estis pli mallarĝaj ol tiuj de la kontinentaj fervojoj kutime estas.

Temas pri la tielnomataj „pramvagonoj", kiuj povas esti transigataj inter la britaj insuloj kaj la kontinentaj havenoj helpe de pramŝipoj. Ili estas *unu* el la rimedoj por la trafiko inter la britaj kaj la kontinentaj fervojoj. Por iom klarigi al la kongresanoj tiujn kaj aliajn interesaĵojn estas elektita kiel fakprelega temo:

„La rilatoj inter la Britaj Fervojoj kaj la kontinento".

Fakulo de la Britaj Fervojoj verkas la tekston de la prelego, kiu pro tio tutcerte donos klaran ĝeneralan superrigardon pri tiuj aferoj. Krome se eble oni informos la kongresanojn pri interesaĵoj el la historio de la Britaj Fervojoj, aŭ per aparta prelegeto aŭ per aldona publikaĵo.
Jam nun ni petas la kongresanojn, viziti multnombre la fakprelegon, akurate veni tien kaj tiamaniere kontribui al sukceso de tiu ĉi precipe grava parto de nia kongreso. La efiko de tiu aranĝo certe estos atente rigardata flanke de la oficialaj instancoj. Ni faciligu al niaj britaj amikoj ties estontan laboron, digne traktante speciale la fakprelegon.

EL LA SEKCIOJ

Germanio (GEFA)

La Germana Esperanto-Instituto en München estas la sola institucio en Germanio, kiu rajtas ekzameni kandidatojn en esperanto-lingvaj ekzamenoj. La instituto ankaŭ nomigas la komisarojn. Por fariĝi komisaro, oni devas sukcese plenumi la kondiĉojn de la ekzameno por kursgvidanto aŭ por instruisto. Tiu por instruisto ĝenerale nur estas farata flanke de profesiaj instruistoj.
En Germanio ekzistas diversaj ekzamenkomisionoj, kiuj kutime konsistas el tri komisaroj.
Jam de kelke tempo GEFA planis, havigi al si propran komisionon tian, sed ĉiam mankis kolegoj, kiuj antaŭe estis farintaj la ekzamenon por kursgvidantoj. Nun, en la jaro 1962, finfine la plano realiĝis. Kvar kolegoj nun estas je dispono kaj aliaj sekvos, tiel ke en diversaj regionoj de Germanio troviĝos komisaroj. La unuan fojon trikapa komisiono sub gvidado de d-ro Lang ekfunkciis dum la GEFA-jarkunveno en Münster en oktobro 1962. Kvar kandidatoj por la „kapableca" kaj unu por la „kursgvidanta" ekzamenoj estis iliaj unuaj viktimoj. Ĝis nun fariĝis komisaroj la kolegoj d-ro Lang, Jäger, Korth kaj Ritthaler. Ili kompreneble ankaŭ rajtas ekzameni ne-fervojistojn laŭ la statutoj de la Germana Esperanto-Instituto.

DONACOJ POR „LA INTERNACIA FERVOJISTO"

De nia pensiita kolego Zoratti en Italio ni ricevis 10 guldenojn kiel subtenon al nia organo.

DEZIRAS KORESPONDI

Todor Kostov, Antim 14, Plovdiv, Bulgario serĉas kontakton kun esperantistoj en la tuta mondo, ĉefe kun dezirantoj, viziti la 48-an U.K. de Esperanto en Sofio.

LA AŬTOMATA KUPLO KIEL EŬROPA TASKO

Malinfluite de grandaj progresoj en la fervoja tekniko dum la lastaj jardekoj konserviĝis ĝis nun la ŝraŭbkuplo ĉe la eŭropaj fervojaj administracioj. Preskaŭ unu jarcento de teknika evoluo preterpasis sensukcese sur unu el la plej gravaj funkcioj de la fervoja trafiko en Eŭropo, se oni ne konsideras certajn malgrandajn ŝanĝojn, kiuj koncernas la eluzon

kaj la vivodaŭron de tiuj kuploj. Tiu fenomeno estas des pli rimarkinda, ĉar ĵus dum la lastaj jardekoj la manovra servo tiel progresis, ke en la manovraj stacioj estis atingita preskaŭ aŭtomata funkciigo escepte de la kuplado. Plibonigita estis ne nur la ekonomio de la funkciigo, sed ankaŭ plirapidigita la manovra sinsekvo.

La problemo pri la aŭtomata kuplo estas diskutita jam en la lasta jarcento. Sed komence la ekonomiaj avantaĝoj estis malpli gravaj. Ekzistis sufiĉe da laboristoj, kiuj estis pretaj transpreni la plej danĝeran laboron en la fervoja trafiko. Tiu laboro postulas de la manovristo ne nur korpan forton, sed ankaŭ specialan rapidecon kaj reagopovon. Sekundonoj kaj malgrandaj diferencoj de la preskribita laborloko povas kosti la vivon de la manovristo, se tiu miskalkulas sian plenumendan taskon. La manovristo estas atakebla flanke de la malbona vetero. Ĝi postulas ne nur ĉiujn streĉojn spiritajn kaj korpajn, sed malfaciligas krom tio ankaŭ lian laboron. Precipe dum la vintraj monatoj la manovraj laboroj estas tiel ege malhelpataj per la frosto, ke la tuta fervoja trafiko estas grave influata. Do, ne mankas demonstraj faktoj, pro kiuj la aŭtomata kuplo jam delonge estas plenuminda tasko.

Se spite al tiu situacio en Eŭropo la aŭtomata kuplo ankoraŭ ne estas enkondukita, respondecas tion ne la unuopaj fervojaj administracioj. Pli multe kaŭzis tion sole la politikaj situacioj, en Eŭropo, kiuj malhelpis en la pasinteco tiun precipe gravan socialan progreson. La enkonduko de la aŭtomata kuplo per unusola lando estus estinta sensensa pro la densa interligo de la eŭropa trafiko. La interŝtataj limoj, kiujn grandparte oni estis foriginta konstruante komunajn partojn de la internacie cirkulantaj vagonoj, estus restarigitaj. La ŝanĝo celanta la enkondukon de aŭtomata kuplo povis okazi nur surbaze de internacia konvencio inter ĉiuj eŭropaj fervojaj administracioj.

Ne mankis la bonvolo por kunlaboro inter la administratcoj Rerigardante la historian evoluon oni konstatas la sortodecidan signifon de la dispartigita Eŭropo. Jam baldaŭ, kiam en Usono la leĝaj preskriboj ekvandis por la enkondukota aŭtomata kuplo, la eŭropaj fervojaj administracioj konferencis samcele. La akcidentoj en Usono regresis. Ekz. en 1893, kiam la menciita leĝo ekvalidis, la nombro de la mortintoj estis 433 kaj tiu de la vunditoj 11 277 kiel viktimoj de ilia servo. En la jaro 1914, do 14 jarojn post finita aŭtomatigo, la koncernaj ciferoj estis jam 171 mortintoj kaj 2692 vunditoj. Sekve de pluaj teknikaj progresoj en la manovrado estis en 1926 nur 64 mortintoj kaj 1591 vunditoj. Intertempe la trafiko mem kreskis, dum la nombro de la perdoj regresis.

Dum la jaroj 1900 ĝis 1914 la diskutoj inter la fervojoj ne kondukis al kontentiga sukceso. Oni konsentis nur gravajn principojn kaj postulojn pri la konstruota kuplo. Sed la realiĝo ankoraŭ ne okazis. Cetere estis disponeblaj ankoraŭ sufiĉe da manovristoj por tiu danĝerplena servo. Post la unua mondmilito daŭris ĝis 1929, ĝis kiam komenciĝis denove la diskutoj pri la aŭtomata kuplo. La mondvasta ekonomikrizo baldaŭ malvigligis la intereson. Pro la eksplodo de la dua mondmilito ankaŭ tiu traktado estis interompata. Poste la granda ŝiro tra Eŭropo unue malfaciligis la retraktadon.

Nur en 1956 la konferencoj rekomenciĝis pri la aŭtomata kuplo. La Unuiĝo Internacia de la Fervojoj (UIC) fondis komisionon interne de la Teknika Oficejo pri Provoj kaj Esploroj (ORE). La traktado progresis. Tri grupoj okupiĝis pri la demandoj teknikaj, juraj kaj financaj. La gvidado estis en la manoj de grandaj administracioj kiel Francio, Italio kaj Germanio. La emo decidi pli volonte estis antaŭenigata per la pli kaj pli mankaj laboristoj. Manovristoj fariĝos maloftaj. La antaŭe financa problemo evoluas evidente kiel afero de mankaj laboristoj.

Post pluraj interkonsentoj surbaze de demandfolioj estas eldonita kajero enhavanta 35 postulojn por la konstruota kuplo. Simila kajero kun 28 postuloj ekzistis jam ĉe la orientaj fervojoj. El 14 projektoj faritaj en 1960 de interesigitaj fabrikoj nur 14 projektoj estis montrataj al la reprezentantoj de la fervojoj. Por la praktika ezamenigo restis nur 3 projektoj.

Intertempe stariĝis nova demando. La rusaj fervojoj estis decidintaj en 1929 la enkondukon de la aŭtomata kuplo por siaj varvagonoj. Ĝis 1956 ĉirkaŭ 1,2 milionoj da vagonoj t.e. 2,4 milionoj da kuploj estis ŝanĝitaj. La grandeco de la rusa fervoja reto kaj precipe la izoleco de la rusa teritorio estis permesinta la ŝanĝon sen konsidero de la cetera Eŭropo. Tre baldaŭ la okcidenteŭropaj fervojoj konsciis, ke la kuploŝanĝo devos efektiviĝi nur konekse kun la rusa kontruaĵo SA 3 bazanta sur la principio de Willison. Tiu kuplo estis prezentinta sin kiel la plej taŭga por la postulema manovrado. Ĉirkaŭ 2500 varvagonoj trapasas ĉiutage la limojn de oriento al okcidento kaj sammultaj inverse. Estas trafikpolitika neceseco kupli direkte kun la rusaj fervojoj, ĉar ĉiuj orientaj fervojoj, kiuj apartenas al la organizo de la fervojoj en oriento, ŝanĝos tiucele sian sistemon sen intervagono aŭ interkuplo.

Evidentiĝis, ke la nocio Eŭropo devis esti komprenata en la plej vasta senso. Konferencoj kun la Organizo por Kunlaboro de la Fervojoj (OSShD) en Moskvo rezultis, ke la deziro kupli ĉiujn vagonojn en Eŭropo estis ambaŭflanka. La rusa SA3-kuplo, grandioze elprovita, devos esti kompletigata laŭ modernaj bezonoj t.e. la komuna kuplo kun aero kaj elektrika kurento. Inter UIC kaj OSShD estas konsentita la konstruo de kuplo utiligebla kun la rusa SA3-kuplo kaj kuplanta aeron kaj elektrikan kurenton. Estonto do estas plenumendaj 25 postuloj.

La Britaj Fervojoj jam antaŭ kelkaj jaroj enkondukis aŭtomatan kuplon por sia stoko de varvagonoj, sed la intereso pri la aliaj kuplosistemoj restas granda. Iam poste la kuploeblo inter la insulaj kaj kontinentaj vagonoj realiĝos tiel, ke la britaj varvagonoj povos veturi de Britio ĝis la Uralo aŭ pluen al Azio. La diferenco inter la diversaj ŝpuroj ne estos malhelpo, ĉar la ŝpurŝanĝa kapableco permesas la cirkulon sur diverslarĝaj reloj. Evidente, la fervojo majstre interligos la popolojn.

Kontraste al la antaŭaj provoj oni superis la teorion kaj komencis jam la praktikon. La Germana Federacia Fervojo ŝanĝkonstruis ne plu funkcian manovran stacion por ekzameni la aŭtomatan kuplon. Ekde 1961 en tiu stacio ĉiuj funkcioj povas esti farataj, kiuj okazas dum la kuplado. Precipe estas esplorataj la laborfunkcioj de kuploj sur kurbitaj linioj, sur deklivaj manovraj trakoj kaj sur pramŝipaj reloj. La ekzamenon partoprenas vagonoj kun instalitaj aŭtomataj kuploj de la aŭstraj, britaj, francaj, germanaj kaj svisaj fervojoj. La rezultatoj estas prilaborataj en Paris. Evidenta estas la tendenco al konkretaj limdatoj de realiĝo.

Pro tio, ke diversaj fabrikoj sekve de la ŝanĝitaj konceptoj pri rusa kuplado denove prezentas teknikajn solvojn, la provoj daŭros ĝis fine de 1963. La kuploŝanĝo povus komenciĝi en 1965 kaj bezonus kvar ĝis ses jarojn laŭ la disponeblaj financoj. La ekzaktaj kostoj ankoraŭ ne estas konataj. La Germana Federacia Fervojo kalkulas minimume per 1200 milionoj da germanaj markoj. La necesaj periodoj dependos de la fabrika kapacito, de la vagonstoko kaj de la mono.

La fabrikoj fondis por sia nuna kaj estonte pli granda laboro la entreprenon UNICUPLER. La multflankaj preparoj kondukos al baldaŭa produktado de la kuploj, kiam la decido de la fervojoj estos farita. La kuplo estos ŝanĝenda por ĉirkaŭ 1,5 milionoj da vagonoj. Ne enkalkulitaj estas la britaj kaj rusaj vagonoj, kiuj posedas jam propran sistemon de aŭtomataj kuploj. La necesaj financoj ŝajnas esti gigantaj, sed kompare kun aliaj trafikobjektoj tiu mono disponota por pluraj jaroj povus esti havigebla. Supozeble la Eŭropa Societo por la Financigo de Fervoja Materialo (EUROFIMA), al kiuj apartenas 16 fervojaj administracioj, helpos finance.

Resume oni povas konstati, ke la tria provo de nia jarcento krei unuecan aŭtomatan kuplon por la eŭropaj fervojoj, havas konkretajn ŝancojn de efektiviĝo post relative mallonga tempo. Fine tuteŭropa kuplado realiĝos.

(Laŭ „Europa-Verkehr" resume tradukita de Wilhelm Barnickel)

VAGONARO AŬ LONGDISTANCA TUBLINIO

En Usono la fervojoj estas privataj posedaĵoj. Starantaj dum jardekoj en akra konkurenco kun stratajn, akvaj kaj aeraj trafikiloj, ili renkontas pluan provokon. Por kontraŭstari estas farataj la unuaj klopodoj sur jura, tarifa kaj funkciteknika terenoj. Temas pri la karbotransporto per tublinioj.

Pro tio ke tiu problemo estas aktuala ankaŭ por eksterusonaj fervojoj, ĝi estas traktata en nia organo. De kvar jaroj funkcias porkarba tublinio inter Georgetown en Ohio kaj la energifabriko Eastlake de la Cleveland Electric Illuminating. Simila instalaĵo estas projektita por la energifabrikoj en la regiono de New York, kien la karbo per tublinioj estos transportata de la minejoj en okcidenta Virginia kaj Pennsylvania.

La fervojaj administracioj, kies enspezoj bazas pli ol duone sur la transporto de karbo, observas tiun evoluon zorgeme. La nova transportmetodo prezentas krom aliajn avantaĝojn, ekspedkostojn malpli altajn je 15 %, kio rezultas ĉefe el la malgrandigitaj personarkostoj.

Teknike la tublinio efektiviĝas per jena maniero: En la minejo la pulvigita karbo estas miksata kun akvo en la proporcio 65: :35, kaj pumpata kiel ŝlimo al la energifabrikoj — laŭ informoj de usonaj kaldronfabrikoj eĉ ĝis antaŭ la flamigilo — tiel ke nun ne plu necesas sekigi kaj provizigi la karbon kaj retransporti la fluaĵrestojn.

La teknika efektiviĝo estas jam demonstrita. Nur 2 % de la funkcitempo koncernis la perturbojn. Anstataŭ la atenditaj 800 horoj atingis la cilindroj de la pumpiloj 4000 horojn de funkciado kaj la ventiloj 2000 horojn. Tre atraktivaj aperas la praktika nelimigita reguleco kaj la karborivero malkosta kompare kun la fervojo.

Unu el la objektivaj kontraŭ-argumentoj de la fervojo estas ke la kontraktoj antaŭvidas dum 20 jaroj la saman specion de karbo kaj la saman miksmetodon, kiuj poste estas ŝanĝeblaj nur komplike. Ankaŭ la varmeco por bruligi la ŝlimkarbon ne estas alie utiligebla. La fervojo kontraŭe povas adaptiĝi pli konvene al la koncernaj postuloj de ekonomio, tereno kaj konsumo.

Sed tia argumentado sola ne sufiĉas. Por ne perdi la transporton de karbo favore al tublinioj necesas oferti ankaŭ reduktitan tarifon. Oni trovis elirvojon kreante tarifon por tuta vagonaro.

Sen la ŝanĝado de la veturrapideco estas atingataj potage 1000 km, nuntempe nur 70 km. Pojare tia trajno supozeble cirkulas 150 fojojn. Tia eluzo de transportkapacito konekse kun drasta malaltigo de la vagonaj cirkultempoj promesas konsiderindajn ŝpareblojn. Antaŭkondiĉo estas ke la vagonaro haltas nur por esti ŝarĝata, kaj okaze ekzamenata aŭ riparata. Okdek ĝis cent vagonoj, ĉefe specialvagonoj kun ŝarĝkapacito de 100 tunoj kaj plimulte, formas vagonaron. La nombro de la tirveturiloj kiuj eventuale ne nur je la fino, sed ankaŭ en la mezo de la vagonaro, direktiĝas laŭ la koncerna ŝarĝo entute. Oni elkalkulis vagonaron por 25000 tunoj de karbo.

Kompreneble ankaŭ aliaj frajtaĵoj kiel minaĵoj kej grenoj povos esti transportataj tiamaniere. Ekz. inter St. Louis kaj Gainesville trafikas tia vagonaro, kiu ebligas al la Southern Railway (Suda Fervojo) tarifrabaton de 65 %, kiun la „Interstate Comerce Commission", la supera instanco de Usono, kompetenta pri tarifaj direktivoj, ĝis nun ne konsentis. Simile kiel la fervojoj de Eŭropo, tiuj de Usono batalas kun unuflankaj financaj ŝarĝoj. La strebado celas pere de vagonarunuoj ŝpari tiom da ekspedkostoj, ke la fervojo restos atraktiva kompare kun la tublinio. Intertempe cirkulas jam la unuaj vagonaroj kun 10.000 tunoj da karbo. Unu el ili veturas kun 84 vagonoj kaj 9400 tunoj da karbo inter minejo kaj energifabriko je distanco de 200 km.

Malaltaj frajtkostoj, racia eluzo de la vagonoj kaj instalaĵoj estas la rezultato de tia kunlaboro inter minejo, fervojo kaj energifabriko.

(El „Die Bundesbahn"
tradukis W. Barnickel)

LA FERVOJOJ EN PERUO

(Traduko de artikolo de Zdenek Vedral en Zeleznicar n-ro 9/1962, kiun dediĉas al sia perua amiko Ulpiano Villanueva -eto)

La sud-amerika respubliko Peruo situas laŭlonge de okcidenta ociana bordo de la kontinento. Sude ĝi limtuŝas Ĉilion, oriente Bolivion kaj Brazilon, nordoriente Kolumbion kaj nordokcidente Ekvadoron. Ĝi estas laŭvice la tria el la plej grandaj respublikoj de la sudamerika kontinento. Enlande etendiĝas la meza parto de Kordilleroj, kies plej alta pinto Huascarán atingas altecon de 6760 m super la marnivelo, alia Nudo Coropuno 6615 m s.m. La respubliko vastiĝas ankaŭ profunden en la malaltaĵo de Amazono.

En la enciklopedia leksikono oni legas proksimume jenon: Areo: 1.249.049 km² (preskaŭ dekoble pli vasta ol Ĉeĥoslovakio). Nombro de loĝantaro: 8.837.600 (en la jaro 1952). Loĝantodenseco: 6,7 km². Ĉufurbo: Lima, 836.000 loĝantoj. Ŝoseoj: 34.900 km. Ĉefhaveno: Callao, 88.000 loĝantoj. Oficiala lingvo: hispana. Tempzono: orientamerika (je 6 horoj malpli ol mezeŭropa). Pluaj pli grandaj urboj: Areŝuipa, 97.000 loĝantoj; Cusco, 56.000 loĝantoj; Trujillo, 48.000 loĝantoj; Iŝuitos, 42.000 loĝantoj.

La fervojreto de Peruo ne kontaktiĝas reciproke, kaj ĝi situas plejparte laŭlonge de la bordo. La fervojaj linioj ankaŭ ne kontaktiĝas kun la najbaraj ŝtatoj. Tamen el Ĉilio transiras en la teritorion de Peruo sole la linio el la stacio Arica (la Ĉilia limstacio) al Tacna, kiu tamen ne havas daŭrigon al la perua reto. La unua fervojo estis enaŭgurita ĉi tie en la jaro 1855 sur la ĉeborda teritorio de la ociano.

Ĝi estis 13 km longa.

La linio Gallao — Lima — Oroya estas unu el la ĉefaj de Peruo. Ĝi estas unutraka, 255 km-longa. Ĝia komenco estas en la plej granda havenloko. Ĝia pintpunkto atingas altecon de 4781 m s.m., nome en la stacio Gallera, 172 km for de la oceanbordo. Tiu ĉi fervojo apartenas al la asocio Ferrocarril Central del Perú, kaj ĝi estas normalŝpura. La mezgrada dekliveco estas 25 %, la maksimuma 40 ĝis 45 %. Ĝi estas unu el la plej malfacilaj altmontaraj fervojoj en la mondo, ĉar ĝi venke atingas la menciitan altecon. La linio entenas vicon da ŝtalpontoj de apogdistanco ĝis 175 m. En la alteco de 3329 m estas ponto inter du tuneloj nomata „Infernillo", longa 62 m. En alteco de 4781 m troviĝas la pinttunelo „Gallera", longa 1,2 km. En liniparto de 129 km estas entute 56 tuneloj, 10 grandaj kaj 12 malpligrandaj pontoj kaj 6 volvoserpentaĵoj.

La minimuma duondiametro de kurboj estas 120 m. La ĉefaj stacidomoj estis plej grandparte konstruitaj el ligno, la ceteraj domoj el ferlado; ĉiuj pontoj estas ŝtalaj, kaj jam dum la konstruado de la linio ĉiuj telefon- kaj telegrafmastoj estis feraj. La fervojon projektis Polo Ernest Malinowski, naskiĝinta en la jaro 1808 en la rusa distrikto de Volyn, kiu post la pola revolucio en la jaroj 1830 kaj 1831 fuĝi al Parizo. Pli poste li studis tie en alta teknia lernejo pri ŝoseoj kaj pontoj. Finstudinte li konstruis dum dek jaroj fervojojn en Francujo. En la jaro 1852 li alveturis Peruon, kie li gvidis la konstruadon de havenoj, kaj post studvojaĝo trans la montegaro de Kordillery en la jaro 1862 li proponis fervojan interligon de la haveno Callao tra la ĉefurbo kun la minejregiono, por eluzi la mineralriĉecon. La projekto estis siatempe tre kuraĝa, parte pro la transpaso de la altaj montdorsoj de Kordillero, parte pro la neceseco de konstruo de pontoj, viaduktoj kaj tuneloj. La konstruado komenciĝis en la jaro 1870, sed la ĵalonado estis komencita unu jaron pli frue. En la jaro 1873 la konstruado progresis ĝis la montara zono ĉirkaŭ 4500 m s.m., kaj aŭtune 1876 ĝi atingis la plej altan fervojlinian punkton de 4781 m. s.m. Dum la konstruado la nombro de laboristoj atingis 10.000, plejparte italoj kaj ĉinoj. Pro malfacilegaj laborkondiĉoj, kiel ekz. ofta deglito de rokaro, neĝlavangoj, plue vastegaj malsanepidemioj, la morto trafis multajn homojn. La tranĉeoj en teraĵoj kaj rokaroj atingis 4.000.000 m³ kaj por eksplodliberigo de teraĵoj estis monate konsumitaj 250 t da eksplodigiloj. La ekspluato de la tuta linio estis inaŭgurita en la jaro 1878. La jaron antaŭe Malinowski intencis plilongigi la linion pluen el la stacio Oroya, sed tio ne efektiviĝis pro la financa bankroto de la fervoja asocio. Malinowski estis poste tamen ĝis sia morto ĝenerala inspektoro de fervojoj en Peruo.

Sed tamen tiu ĉefa fervojlinio de Peruo estis pli poste daŭrigita el Oroya sudorienten al Huancaya (125 km da normalŝpura linio). La plej alta punkto estas en la stacio La Cima, nome en alteco de 4821 m. Tiu ĉi linio estas do la plejalte situanta normalŝpura fervojo surmonde. Ankoraŭ pli poste ĝi estis plilongigita unue sudorienten, poste okcidenten al la urbo Huancavelica.

El Oroya celas nordokcidenten montara linio al Cerro de Pasco, apartenanta al la asocio Cerro de Pasco Ferrocarril. Ĝi estas 135 km longa kun malpli longaj branĉlinioj el Cerro de Pasco al nordoriento kaj nordokcidento. La ĉefa linio atingas sian pintpunkton je 4724 m s.m., kaj la plej malalta punkto estas 3600 m s.m. La urbo Cerro de Pasco mem situas je alteco de 4359 m. La fervojo estas normalŝpura kun maksimuma dekliveco de 25 promiloj. Ĝi estis konstruita per usona kapitalo kaj servas precipe por transporto de kupro kaj karbo.

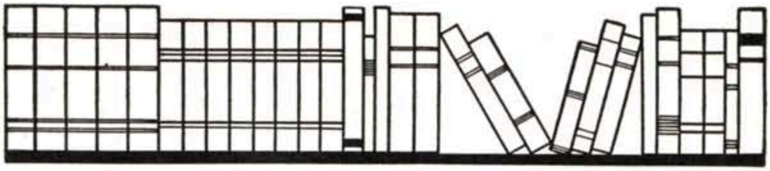
En la jaro 1892 en la suda parto de Peruo estis enaŭgurita fervojo, kondukanta el la haveno Mollendo, komence laŭlonge de la bordo kaj plue celanta nordorienten trans Arequipa kaj Juliace en la urbon Puno sur la okcidenta bordo de la lago Titicaca. Temas pri tielnomata Suda fervojo, ree montara linio atinganta la plejaltan punkton en la stacio Crucero Alto (4473 m s.m.). Ĝi ankaŭ estas normalŝpura. La stacio Arequipa estas 172 km for de la komencstacio. Pli poste ĝi estis konektita al la bordregiono per sekundara linio, kiu mallongigis la ĉefan je 35 km. La tuta fervojo havas karakteron montaran kun multaj kapstacioj kaj kun substrukturaj konstruaĵoj pli multekostaj ol tiuj de la Centra fervojo. La finstacio Puno estas 521 km distance de Mollenda. De tie estas konekto per ŝipo trans la montarlago Titcaca kun la haveno Guaqui ĉe la Bolivia bordo kaj de kie kondukas fervojo al La Paz la ĉefurbo de Bolivio.

Spite la atingitaj grandaj altoj ĉe la Centra kaj Suda fervojoj, nenie estis uzita dentrada trakcio. La pasaĝeroj sentas la venkon de tiel grandaj altoj kiel atakon de t.n. „montara malsano". La pasaĝer- kaj vartarifoj estas konsiderinde altaj, precipe ĉe la Centra fervojo. De la stacio Juliace branĉiĝas plua linio 340 km longa, direktiĝanta nordokcidenten trans Sicuani de Cusca. Ĝi antaŭeniĝas al stacio Huancayo, kie ĝi aliĝas al la linio Oroya-Huancavelica.

La pluaj fervojoj en Peruo havas nur lokan signifon, ili plejparte situas proksime al la bordo kaj servas kiel konektiloj al la havenoj. Kelkaj el ili estas etŝpuraj. Temas pri linioj Paita (haveno)-Sullana-Piura (96 km), plue mallonga loka linio proksime al la limo de Ekvadoro, nome de Máncora al Talara, fervojo Sechura - bordregiono (reciproke neligitaj), Chiclayo - Lambayeque kun flanklinioj, Pacasmayo - Huamachuco (94 km), 140 km longa linio Pacasmayo-Trujillo, kiu kondukas laŭlonge de la oceanbordo, aparte situanta linio Chimbote-Carás-Cabana, kies parto de 103 km estis finkonstruita en la jaro 1910. Tiam estis projektita ankaŭ linio ĝis Recuay (367 km).

En la jaro 1911 proksime de Lima estis inaŭgurita la linio Iquitos-Moronacocha kaj pli frue fine de 1910 la partoj Yonan Chilete, Chilete-Magdalena kaj Lima Huacho. Sudokcidente de Lima troviĝas loka linio Pisco-Ica, kaj ankoraŭ pli sude Ilo-Maquegua, kiuj estas tute apartigitaj de la cetera fervojreto. Dum la tempo antaŭ la unua mondmilito la registaro projektis ankoraŭ kelkajn fervojliniojn por konekti la marhavenojn kun la orientaj riveroj kiel Goylarisquizga-Cerro de Pasco, Huánuco - haveno Pucalpa ĉe rivero Ucayali (450 km), plue linion Tuapata (stacio de Suda fervojo) - Chilorongo ĉe la rivero Inambari (357 km), Port Lomas - minejuzinoj Ferrobamba. En la jaro 1855 en Peruo estis entute 13 km da fervojlinioj, en la jaro 1865 90 km, en la jaro 1875 1136 km, en la jaro 1885 1309 km, kaj en 1955 4400 km.

Peruo ne posedas elektrigitajn fervojojn, sed lastatempe oni establas motortrakcion. La fervojoj ne eminentiĝas pro alta teknika nivelo, sed ili estas celo de fakulintereso sole pro sia montegara karaktero.



Novaj eldonaĵoj

La Asocio Esperantista de Rio de Janeiro multe kreskis, kaj tial ĝi nun prezentas sin kiel eldonanto de brazilaj verkoj, tradukitaj en Esperanto. La unua libro, prezentata al la mondo estas verko de Huberto Rohden, filozofo kaj mistikulo, sub la titolo „Imperativoj de la Vivo". En aforisma formo kaj mallongaj ĉapitroj, ĝi estas destinita logi grandnombran publikon. Tre aktuala libro kaj tre utila al la komuna homo. Aliaj libroj venos baldaŭ. Pri filozofio kaj scienco, pri literaturo kaj tekniko, oni esperas diskonigi la modernaj aŭtorojn tra la tuta mondo.

Perdiska kurso

„Éditions Françaises d'Espéranto", 11 Rue Vergnes, Marmande (L-et-G) Francio, eldonas perdiskan esp-kurson, nomatan: „Tra la mondo" kaj konsistantan el 7 libretoj kaj 6 diskoj. Sur la 12 flankoj de la 6-mikrokanelaj diskoj parolas gesamideanoj de 12 diversaj landoj.

La unuaj 6 libretoj surportas la 48 legadojn kaj multajn kolorajn ilustraĵojn de la landoj, kiujn vizitas la ĉefpersonoj Petro kaj Helena dum ilia rondvojaĝo tra la mondo.

Krom tiu kurso oni eldonos kvinlingvan „Fundamento de Esperanto". Du tradukoj de Zamenhof „Hamleto" kaj „Marta" baldaŭ sekvos.

Por ebligi, ke ĉiuj samideanoj helpu la rapidan reeldonon de tiuj verkoj oni presigis belan poŝtkarton de D-ro Zamenhof. La tuta profito de la vendado estos uzata al tiu reeldono. La prezoj estas: 10 ekz: 2 fr. 75; 20 ekz: 5 fr; 100 ekz: 20 fr; 500 ekz: 90 fr. Preta jam estas represaĵo de „Lingvaj Respondoj" de D-ro Zamenhof. Por ĉiuj progresemaj samideanoj, tiu tutaĵo da respondoj de D-ro Zamenhof al multaj ĉiuspecaj demandoj estas vera trezoro. Prof. Warinchien, Membro de la Akademio refandis la planon tiamaniere, ke estas plej facile trovi la deziratan respondon, kaj por ĉiu demando li zorge kontrolis la tekstojn, aldonante alvalorajn notojn. La libro ekzistas en du vestoj: broŝurita 7 fr 50 - afrankita 8 fr; bindita 10 fr - afrankita 11 fr.

Ankaŭ estas havigebla belega libreto pri la Kronprinclando Andoro. Unuafoje en lingvo internacia aperas libro pri tiu ĉarma pireneja landeto. La tekstoj estas aranĝitaj en pluraj ĉapitroj kun pli ol 60 fotoj. Prezo 7 fr 50 - afrankite 8 fr.

LA PLEJ RAPIDA TRAJNO DE LA MONDO

(de jurnalisto Håkon Hedberg)

Mi estis ĝismorte timigita, kiam ni provveturiigis la sensacitrajnon de Japanio, kiu veturas sur preskaŭ liniil-rekta fervojo 200 km/h.
Jen flugas la trajno de sur la trako, mi pensis, kaj lasis la rigardon forgliti de la timiganta vido tra la fenestro la telefonfostoj, kiuj preterglitis en freneza takto, tiel ke ili kunfluis en densa unuiĝo, kaj mi turnis la rigardon al la rapidecmezurilo: 189 km - 190 - 191 . . . Mi ĉirkaŭrigardis al mia edzino, eble ŝi rampis sub benkon? Se ni kune preĝus al Budha pri protekto, ni eble travivus la veturadon . . . Ne, mia edzino staris meze en la koridoro kun fotoaparato levita al la mezurilo. Kaj jen ŝi „klik" eksponas kvazaŭ vipita, ĉar sammomente la voĉo de la trajnestro tra la laŭtparolilo bruas triumfante pli da rapideco: „ni hyaku kilo" . . . „NI HYAKU KILO!" 200 km/h nova mondrekordo.

Sed kiam mia edzino mallevas la fotoaparaton kaj iom kompate demandas: „daijubu" Mi morttimigita forŝovas la ŝvitgutojn de sur la frunto mumurvoĉe eldiras ion pri la varmo kaj aldonas kiel eble plej kuraĝe: „Jes, tio vere estas amuza . . ."
Mia edzino ridas. Mi ankaŭ ridas, sed tro larĝe, ĉar post kelke da minutoj, kiam la mondrekordo estis atingita, ŝi diris: „Se ŝajnas al vi, ke tio estas amuza, jen ni veturu ankoraŭfoje!" Ni veturis ankoraŭ du fojojn. Nun la pulso denove batas normale, kaj hodiaŭ mi honeste dires, ke tiom da ĝojo mi ne ĝuis, de post kiam mi vidis Syngman Rehee esti detronata en 1960.

La mondrekorda trajno estos metata en la regulan trafikon en aprilo 1964, ĝi tute ne ŝanceliĝas; la tremado estas malpli ol de trajno veturanta nur duon-rapide. Dum la tria veturo japana jurnalisto metis glason da akvo sur tablon kaj eĉ ne guto perdiĝis . . .

En la oreloj susuris, kiam la lokomotivo kun la kvar kupeoj rapidis en iun tunelon per rapideco de 70 m/sekundo kaj samtempe tifonvento de 40 m/s ĝenis, sed la „orelsusuro estas problemo eliminita post nur kelke da monatoj".

Oni kalkulis, ke la prototip-trajno en marto atingos la projektitan rapidecon de 250 km/h. Sed kiam la regula trafiko komenciĝos unu jaron poste, necesas veturi nur 200 km/h sur la 90 % de la distanco inter Tokio kaj Osako. La nuna veturo daŭras 6 h. al la 3-milionojn granda urbo Osako. La nova trajno bezonas nur 3 h.

Ne estas hazardeco, ke la japanoj konstruas

NI GRATULAS

Kun granda ĝojo kaj danko ni sciigas la naskiĝon de nia filineto kaj fratineto

Cornelia Hendrika

C. van 't Hoog
G. van 't Hoog-Kamerbeek
Panc
Keesje

Utrecht 26 januaro 1963

la plej rapidan trajnon de la mondo. La Ŝtata Fervojaro de Japanio „Kukutetsu" havis kaj havas dum la lastpasintaj kvin jardekoj propran esplorinstituton kun 1000 (mil) inĝenieroj kaj 36 laboratorioj ...

Ne nur temas pri esplorfervoro, kiu kaŭzis la fulmtrajnon. Tutsimple necesas. La insulregno havis jam antaŭ la dua mondmilito densan fervojreton. La japanaj trajnoj dum la jardeko 1930/40 estis same famkonataj pro la sekund-precizeco kiel la „trajno" de Mussolini. Poste eksplodis la milito kun la bombatakoj, kaj la kapacito regresis je 40 %.

Post 1945 la fervojreto estas riparita kaj modernigita. Kukutetsu dum la lastpasintaj jaroj investis ĉ. 14 miliardojn da steloj por modernigoj.

Antaŭ nur kelkaj semajnoj estis informate, ke la trafikintenso progresis per 400 % dum la lastpasintaj jaroj. Kaj la trafiko al Tokio progresis per 300 % dum la sama periodo.

La Tokaido-fervojo, la distanco Tokio-Osako, ampleksas nepre nur 3 % de la fervojreto de la insulregno. Sed laŭ tiu fervojo kaj la 12 ĉefstacioj — inter ili 6 fabelgrandaj urboj — loĝas ĉ. 40 % de la landa loĝantaro, kiu respondecas por la 70 % de la tuta industri-produktado.

La solvo: konstrui paralelfervojon.
Ĉar la malnova Tokaido-fervojo estas etŝpura — same kiel ĉiuj aliaj de Japanio — kaj permesas rapidecon je nur 110 km/h, oni decidis fari la novan normalŝpura.

Kiam la planistoj de Kokutetsu ekkonstruis la novan paraleltrakon en 1959, oni kalkulis la koston esti ĉ. 8 miliardoj da steloj, antaŭ kiam la monrekorda fervojo estos preta. Plus grundaĉeto por 1800 milionoj da steloj.

Por ke la rekordtrajno ne estu fluganta de sur la trako, necesas rektigi la kurbojn tiom, ke la nova trako estas 50 km pli kurta ol la paralela.

La plej uzata fervojolinio en Japanio estas inter Tokio kaj Osako, la plej grandaj urboj de la lando. La distanco estas 560 km kaj la distancon veturas la plej rapidaj fluliniaj eksprestrajnoj dum 6,5 h. En 1964 la nova eksprestrajno veturas la distancon dum nur 3 h.

El „Demokraten", Århus
Trad. JICO

NOVA PREZIDANTO DE UIC, DRO HUGO GSCHWIND

Antaŭ kelkaj jaroj decidis la Internacia Fervoja Unio (UIC) transdoni ĉiun duan jaron la prezidantecon al alia membro de sia afergvidanta komitato. Post Prof. Dr. Oeftering, la Unua Prezidanto de la Germana Federacia Fervojo kaj Prezidanto Ratter de la Britaj Fervojoj transprenas nun la Prezidanto de la Ĝeneraldirekcio de la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SBB), Dro Hugo Gschwind, la UIC-Prezidantecon por la jaroj 1963 kaj 1964.

Dro Gschwind naskiĝis la 10.9.1900 en Therwil apud Basel. En la universitato Basel li akiris la doktoran titolon en la ekonomia scienco. Post diversaj restadoj en Madrid, Paris, Berlin kaj en Britio, kie li perfektiĝis precipe en la bankfako, li revenis al Basel. Multnombraj publikaĵoj de ekonomipolitika naturo lin tuj konatigis. Per la elektado je registara konsilanto de la kantono Baselland oni konfidis al li la ekonomiajn aferojn de lia hejmkantono. Fine de 1949 la Svisa Federacio elektis la tiaman nacian konsilanton Gschwind al la ĝeneraldirektoro de la Svisaj Federaciaj Fervojoj kaj post du jaroj al la prezidanto de la ĝeneral-direkcio.

La ĝisnunaj prezidantoj de la 2., 3., 4. kaj 8. komitato de UIC, la sinjoroj Dro Dirlewanger (SBB), Gesorgher (SNCB), Cirillo (FS) kaj Dro Jarisch (ÖBB) intertempe emeritiĝis kaj ankaŭ finis la agadon por UIC.

Ek de 26.11.1962 transprenis:
S-ro Prof. Dro Santoro, Direktoro de la sekcio por ĝeneralaj aferoj (Affari Generali) enla generaldirekcio de la Italaj Ŝtatfervojoj (FS) la 2. komitaton (vartrafiko),

Sro Sjöberg, financdirektoro de la ĝeneraldirekcio de la Svedaj Ŝtatfervojoj (SJ) la 3. komitaton (financoj, likvidaĵoj, statistikoj),
Sro Crem, funkciaddirektoro de la nacia kompanio de la Belgaj Fervojoj (SNCB) la 4. komitaton (funkcigvidado),

Sro Dro Reuser, gvidanto de la jurofico de ŝa Nederlandaj Fervojoj (NS) la 8. komitaton (juraferojn).

tradikus el „Die Bundesbahn"
E. Kruse.

LA BAVARA ARBARO

Ĉu vi jam aŭdis pri la plej granda arbar-regiono en Germanujo? Estas la *Bavara Arbaro*, 500-1450 m super la marnivelo.
Refreŝiĝo - trankvileco - arbaroj - moderna banejo - modestaj prezoj.
Informoj kaj prospektoj per Esperanto-grupo Grafenau, 8352 Grafenau/Germanujo, Gunterstrasse 2.

ĈU ZAMENHOF-MONUMENTO EN UTREĤTO?

En Marto 1962 la Utreĥta Esperanto-Komitato ricevis komunikon de la urbestraro, ke oni intencas nomi straton honore al D-ro Zamenhof. La estraro de la komitato tuj kunvenis kaj decidis, se eble, starigi monumenton. Ni komencis kolekti monon por la konstruado, kaj ni povas diri ke multaj samideanoj jam malavare oferis por la bona celo.
La rondan bronzan platon kun bildo de D-ro Zamenhof ni jam mendis. La stelo, en kiu estos metata la bildo estas 1.40 m. La alteco de la tuto estos 2 m, kaj la diametro de la plato estas 0,43 m.
Por tiuj, kiuj deziras finance subteni nian agadon, mi atentigas pri ĝirnumero 535066 de nia kasistino s-ino Van IJperen, Utrecht, Nederlando.

F. J. Bergman, sekretario

ESPERANTO-KALENDARO POR 1963

11 ĝis 17 majo
IFEF-kongreso en Stoke-on-Trent.

24 ĝis 26 majo
Kongreso de la Skota Esperanto-Federacio.
Adreso: f-ino Wilson, 114 Earlbank Avenue, Skotstown, GLASGOVO W.L. Skotlando.

20 ĝis 26 julio
SAT-kongreso en Hamburgo. Adreso de la OKK: Hamburg-Gr. Flotbek, Im Hag 18.

3 ĝis 10 aŭg.
UEA-kongreso en Sofio. Adreso: Nieuwe Binnenweg 176, Rotterdam 2, Nederlando.

1 ĝis 7 sept.
Feriosemajno sur Oberbalmberg, Svislando. Adreso: Esperanto-poŝtfako 417, Aarau, Svislando.

14 ĝis 21 sept.
Feriosemajno en „De Leemkule", Nederlando. Adreso: Thies M. Blaauw, Begoniastraat 2, Zwolle.

Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando