



BULTENO

DE LA GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

IM SOZIALWERK DER DEUTSCHEN BUNDESBahn

Numero 4 · Aŭgusto — Oktobro 1960

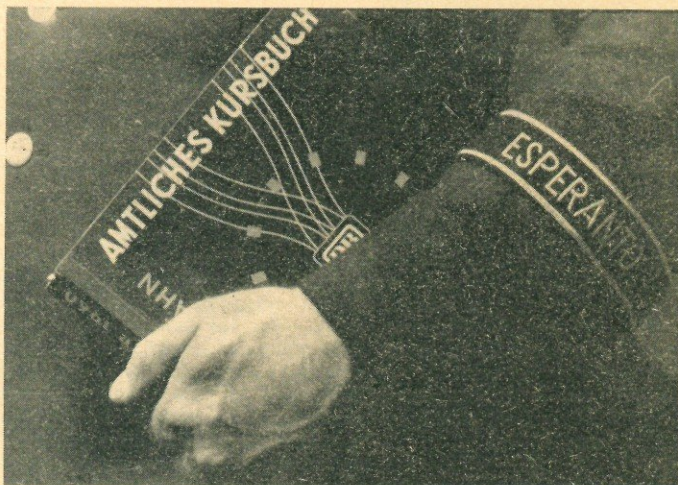
Nia afero progresas

Principaj eraroj
pri nia lingvo

En konservacioj kaj artikoloj oni devas konstati ĉiam denove la samajn principajn erarojn flanke de la esperantistoj mem. Pro tio ni ĉi-sube publikigas kelkajn partojn el la „Fundamenta Principaro de Informado pri la Internacia Lingvo“, akceptita de la kunveno pri informado en Frostavallen en aŭgusto 1959. Ni petas ĉiujn niajn membrojn atente observi la sekvantajn punktojn (komp. „Esperanto revuo internacia“ n-ro 6/60):

Ĉefaj eraroj estas:

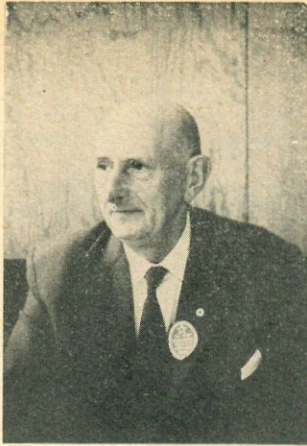
- a) nomi la lingvon artefarita, helpa, verda k. s.; Oni ĉiam nomu ĝin aŭ La Internacia Lingvo aŭ Esperanto;
- b) superflue menciadi diversajn projektojn de komuna lingvo;
- c) uzi en nacilingvaj tekstoj esperantajn esprimojn, ekz. „samideano“, „Majstro“, „verdstelanoj“ k. s.;
- d) skribi pri Esperanto en nekorekta nacia lingvo;
- e) nomadi la informadon pri Esperanto „propagando“;
- f) doni al la Esperanto-Movado sektecan karakteron (tro multe da steloj kaj flagoj, kantado de la himno kaj aliaj kantoj en nekonvenaj



tempo kaj loko, strangaĵoj en la vestoj dum kongresoj kaj aliaj publikaj kunvenoj k. s.). La eraroj en la informado malproksimigas de Esperanto dekmilojn da personoj kaj kaŭzis fortan kompromitiĝon de la movado en multaj medioj.

Por altigi la kvaliton estas necese akcenti ĉion, kio montras la kulturalan kaj praktikan valoron de la lingvo: literaturo, sciencaj verkoj. Internacia-Somera-Universitato, belartaj konkursoj, delegita reto, precipe helpo dum vojaĝoj kaj en profesia laboro. La digno de ĉiuj publikaj aranĝoj respegulu la respekton, kiun la esperantistoj mem havas por la Internacia Lingvo.

- g) La esperantistoj mem estu pli forte konvinkitaj pri la praveco de la propra afero kaj pli kuraĝe argumentu kontraŭ la eraraj prezentoj. Ĉiu esperantisto konstante klopodu larĝigi kaj altigi sian lingvan scion. Ĉiu esperantisto ĉiam portu la Esperantan insignon (ne multajn, sed unu).



Sano Schuberth beim 12. IFEF-Kongreß 1960

Grüner Stern im goldenen Kranz

Sano Wilhelm Schuberth, Köln-Nippes,
50 Jahre Esperantist

Wer kennt ihn nicht, den hochgewachsenen Mann mit dem scharfgeschnittenen Gesicht, die geliebte Zigarre lässig in der Hand haltend, allzeit zu heiteren Späßen aufgelegt, der jeden IFEF-Kongreß besucht und bei keiner GEFA-Veranstaltung fehlt? Es ist unser lieber, guter, alter Wilhelm Schuberth aus Köln-Nippes, nimmermüdes, rühriges Mitglied seit Gründung unserer Asocio.

Schon als Lateinschüler im Alter von 10 Jahren hat ihn die Sprachidee Zamenhofs begeistert. Er blieb ihr treu, trotz aller äußerer und innerer Widrigkeiten im Auf und Ab der vielen Jahre. Und nun schaut unser Jubilar auf ein halbes Jahrhundert Tätigsein im Dienste der Weltsprache Esperanto zurück. Welche Summe von Arbeit und Opferbereitschaft, Enttäuschung und beglückender Freude im Verlauf von 50 Jahren!

So nimmt es nicht Wunder, daß der Jubilar immer und allzeit ein zu überhörender Rufer und tatkräftiger Förderer unserer Arbeit geblieben ist. Ob er als kühner Ballonfahrer über den Wolken schwebte, oder am gastlichen Herd Samideanoj aus fremden Ländern bei sich hatte

und als Cicerone die ihm so lieb gewordene Stadt zeigte, immer und überall ist er zunächst Esperantist. Und trotzdem findet er auch noch Zeit, sich seinem Garten zu widmen, seine vielfältig bunten Blumen zu betreuen, über den Schätzen seiner Briefmarkensammlung zu sitzen oder an dienstfreien Tagen das Angelgerät in die Hand zu nehmen. Der Steno- und Schreibmaschinenlehrer wird zwar hin und wieder etwas von seiner Galle gezwackt, aber die Süßigkeiten,

ein gutes Gläschen Wein und der Onkel Pillenmann erhalten ihn frisch.

Möge unserem großen Freund trotz aller Widrigkeiten, die in keinem Menschenleben fehlen, noch manches Lebensjahr geschenkt sein, möge der allseits beliebte Dienststellenleiter weiterhin Freude an seinem Beruf finden, und möge vor allem unserer Vereinigung das verehrte, hochgeschätzte Mitglied Schuberth noch recht lange erhalten bleiben. Das walte Gott!

ACHTUNG! Wichtig für alle

Zur Verwaltungsvereinfachung im Sekretariat und beim Hauptvorstand des BSW sollen ab sofort die jährlichen Beiträge **im voraus** im November eingezogen und bis Ende Dezember an den Bundeskassierer überwiesen werden. Damit soll gleichzeitig die rechtzeitige Belieferung im Herbst und Winter neu eingetretener Mitglieder mit dem internationalen Bulteno sichergestellt werden. Nachmeldungen im neuen Jahre können dann, soweit sie bis Ende Mai eingehen und für sie

der Jahresbeitrag gleichzeitig eingezahlt wird, für die Belieferung mit dem internationalen Organ frühestens ab 1. 7. berücksichtigt werden.

Die Unterabteilungsleiter und Gruppen werden gebeten, die Beiträge in Höhe von 2,50 DM rechtzeitig einzuziehen und weiterzuleiten, die UAL außerdem die Änderung im Mitgliederbestand in der bisherigen Form (Zugänge und Abgänge) im Dezember einzusenden.

„Indusi“ plialtigas la sekurecon en la fervoja funkciado!

La sekureco en la fervoja funkciado estas la plej alta celo de ĉiuj fervojoj. Persiste kaj celkonscie estas laborata pri la pliperfektigado de la porsekuraj iloj. Grava sekurecfaktoro en la fervoja funkciado estas la „Indusi“ (induktiva trajninfluo). En la federacia teritorio estas ekipitaj 5400 km de relvojo per tiu sekurecinstalaĵo. Ĉiuj relveturiloj veturantaj pli ol 120 km/h devas esti ekipitaj per la lokomotivinstalaĵo por la induktiva trajninfluo. Ĝis nun ĉirkaŭ 1300 veturiloj posedas tian ilon.

Per la semaforoj apud la relvojo estas komunikataj al la lokomotivestro la trajno-komisionoj kaj ordonoj. Li ekkonas per la indiko de la ĉefsemaforo, ĉu li rajtas preterveturi aŭ ne. Pro la ĉirkaŭ 1000 m longa bremsvojo de la trajnoj estas anoncata al la lokomotivestro la pozicio de la ĉefsemaforo per antaŭsemaforo, starigita en bremsdistanco antaŭ la ĉefsemaforo. Kvankam la signalado nepre konvinke montras al la lokomotivestro la komisionojn, estas tamen kalkulinda la de l' homo netaŭgeco percepti senerare la signalbildon, kio speciale je grandaj rapidecoj povas havi gravajn sekvojn.

Tial teknika instalaĵo kia estas induktiva trajninfluo estis konstruata, garantianta la sekurecon por rapide veturantaj trajnoj. Pensante ke restu al la lokomotivestro la plena respondeco kaj agadlibereco, la „Indusi“ nur tiam influas la rapidecon de l' trajno... t. e. ĝi igas aŭtomatan bremsadon de l' trajno nur... kiam la lokomotivestro ne atentis la veturordonon, indikatan per la signaloj. Post diversaj provoj per mekanikaj kaj optikaj trajninfluoj oni decidigis al la hodiaŭ sola sistemo de la induktiva trajninfluo, la „Trifrekvenca sistemo“. Ĉi-tiu sistemo

enhavas magneton muntita sur la trenveturilo, kiu konstante elradias tri magnetajn kurentojn de 500, 1000 kaj 2000 Hertz. Tiuj kurentoj estas influataj dum la veturo per magneto fiksita sur la relo apud relkapo. Per tiu estas produktata en la relmagneto eka kurento, kiu sekve induktive influas la veturilmagneton tielmaniere, ke en la cirkuo de la veturilmagneto ekestas forta redukto de l' elektra kurento. Pro tio nun relajso defalas, kiu al la veturilo kaŭzas diversajn cfikojn.

La sinsekvaj funkcioj dum pluveturado de la lokomotivestro ĝis la haltmonstranta ĉefsemaforo estas jenaj. Al la lokomotivestro estas jam per la antaŭsemaforo anoncata la verŝajna pozicio de la ĉefsemaforo. Preterpasante la antaŭsemaforon montranta avertpozicion, la lokomotivestro post maksimume 5 sekundoj devas funkciigi la „atentklavon“. Kiam li ne faras tion, la aerprema bremsilo per la influo de l' 1000 Hertzrelmagneto, fiksita sur antaŭsemaforo, estas ekfunkciigata kaj la trajno kiel eble plej baldaŭ haltas. Sed kiam la lokomotivestro premas la atentklavon, tiam dum la premado eksonas

trumpetsono kaj samtempe ekflamas flava lampo, kiu nur post 22 sekundoj ree estingiĝas. En tiu momento la rapideco de l' veturilo estas kontrolata per rapidecmezurilo. Ĝi devas esti ne pli ol 90 km/h. Se la lokomotivestro preminte la klavon post tiuj 22 sekundoj ne malaltigas la rapidecon je 90 km/h, ekfunkcias aŭtomate la devigbremsilo de la trajno.

150 m antaŭ la ĉefsemaforo estas fiksita dua relmagneto funkcianta por frekvenco de 500 Hertz. Pasante ĉiun relmagneton la devigbremsilo de l' trajno estas aŭtomate ekfunkciigata je rapideco de pli ol 65 km/h. Tria relmagneto estas muntita sur la ĉefsemaforo, kiu ĉiukaze ekfunkciigas la devigbremsilon, se la trajno estas veturinta preter la haltmontranta ĉefsemaforo. La sinsekvo de la tuta trajnregado estas registrata per „skribanta rapidecmezurilo“ sur paperslipo, sur kiu estas videbla la pozicio de la signaloj, la manipulado de la atentklavo same kiel la indikoj pri la rapideco.

trad. el „Rad u. Schiene“.

Busse

„Funkciregula letero“ por stacio

Stacio kaj stacio ĉe la Germana Federacia Fervojo povas signifi kelkspecajn diferencaĵojn. Ekzistas funkciĉefaj centroj de la fervoja trafiko kun pli ol mil laborantoj kaj samtempe multnombro da malgrandaj, modestaj deĵorejoj en kiuj apenaŭ duona dekdou da fervojistoj laboras. Sed ion komunan havas ĉiuj 4000 stacioj de la Federacia Fervojo: Por ĉiu el ili aparta stacilibro estas verkita.

Tiuj libroj kompletigas la ĝenerale por la fervoja funkcio

validajn regularojn kaj donas koncize ĉiun imageblan informon pri propeco de la stacio laŭ la lokaj situacioj. Kiel oni eble demandas, la deĵorantoj agas, se fajro ekbrulas? Sur kiu vojo ili atingas sendanĝere la laborejon? Kiel granda estas la distrikto de relkomutilisto, observadoficisto aŭ veturdeĵorĉefo? Kiu respondecas pri la lumigado de la signaliloj kaj relkomutiloj?

Ekzistas multaj demandoj, kaj ĉiuj estas respondecaj en la ok ĉapitroj de la stacilibro. En la

veturdeĵoraj regularoj, kompletigataj per tio, eĉ estas precize determinita, kio estas stacio: „Stacio estas fervojaj instalaĵoj kun minimume unu relkomutilo, kie trajnoj povas la veturadon komenci aŭ fini, kruci, preterveturi unu la alian aŭ trakŝanĝi turni sin.“ Por ĉiuj fervojaj instalaĵoj, al kiuj la kondiĉoj estas trafaj, stacilibro estas verkenda kaj konstante korektenda laŭ la plej nova stato de la evoluo, kvazaŭ kiel „funkciregula letero“.

La stacilibro enhavas komence ĝeneralan ĉapitron pri la signifo kaj la taskoj de la stacio ka. ĉapitron pri la staciaj instalaĵoj. Krome ĝi enhavas decidojn kaj ordonojn pri la gvido kaj kontrolo de la deĵoro, pri la laboro de la veturdeĵorĉefoj, observadoficistoj, relkomutilistoj, barilgardistoj kaj instrukcion por la trajnaranga deĵoro. Ĉi tiuj ĉapitroj donas specialajn instrukciojn por la plenumo de la funkcia deĵoro, se ili jam ne estas registritaj en la ĝenerale validaj regularoj. La lasta el la ok ĉapitroj decidas, kiuj paŝoj devas esti farataj dum eksterordinaraj okazaĵoj, kiel ekz. akcidentoj, fajregoj, forta neĝofalo k. s.

Al ĉiu stacilibro ankaŭ ĉemetajoj estas aldonitaj, ekz. situo-planaj, partigo de la distriktoj por veturdeĵorĉefoj kaj observadoficistoj, plie veturordo por lokomotivoj, planoj de la trajnarangaj distriktoj kaj pri ekipaĵo de la stacio per elektraj kontaktadrajtoj por la lokomotivoj.

Estas memkompreneble, ke ĉiuj fervojistoj laborantaj en la stacio precize scipovas la enhavon de la stacilibro kaj antaŭ transpreno de funkciposteno ekzamenante devas pruvi tion al superulo. Tio ankaŭ validas por la pli grandaj stacioj, en kiuj la teknikaj instalaĵoj konstante pliboniĝas kaj ŝanĝiĝas, tiel ke la stacilibro ĉiam denove devas esti korektata kaj kompletigata por teni paŝon kun la tekniko kaj garanti pli eblan sekurecon al la pasaĝeroj kaj ekspedaĵoj. Ju pli granda la stacio estas des pli ampleksa ankaŭ fariĝas la stacilibro, kiu povas ŝveli al dikkorpa foliaro, en grava fervoja stacio, kiel Frankfurt/M. aŭ en granda trajnaranga stacio, kiel Gremberg apud Köln.

Tradukita el „Rad u. Schiene“

Nr. 10, Mester

S-ro B. rifuzas. — „La s-ro ne klopodu, ĉio estas konvena.“ — „Plej bonan dankon.“

S-ro M., kuragiĝita pro la surprize vortriĉa respondo, faras konversacion. „Mi jam tre ĝojas pri Vieno. Feina urbo. Mi vidos ĝin nun unuafoje. Ĝis nun mi havis nur en la kinejo la honoron konatiĝi kun ĝi. Scivola mi estas, kiel estos ĉe l' „Heurigen“ aŭ kiel nomiĝas tiu fluaĵo. Kvietaj popoleto, tiuj vienanoj. Kaj ne laste la vienanoj.“ Li klikas entrepreneme per la mez-kaj dikfingroj.

Ĉar ne alvenas „ĉo“ de transe li lerte transiras al direkta atako: „Ĉu ankaŭ vi veturas al Vieno?“ — La respondo ekzistas el nur unu vorto — „Hamburgo“.

„Ho! Hamburgo — belega urbo! Pordego al la mondo. Ankaŭ mi jam estis tie, mi konas ĝin.“

Sed subite s-ro M. sin rektigas en sia sidloko. „Kion vi diris? — Hamburgo?“ — „Jes, Hamburgo“.

„Ne, sinjoro; Hamburgo ne povas esti.“

Sinjoro B. videbliĝas duone malantaŭ sia gazeta ŝirmilo, levas siajn brovojn kaj diras rigide: „Sed mi petas vin — kial Hamburgo ne eblas?“ „Nun ĉar vi intencas veturi tien? Mi faros ĉiun veton.“

S-ro B. ekpensante mallevas la gazeton: „Veti? — Kial veti?“ „Nu, tute klare — Se mi veturas de Nürnberg al Vieno vi ne per la sama trajno povas veturi Hamburdon.“ „Perceptite!“ Li malice ridetas. „Tiel perfekta eĉ ne estas nia progesa Federacia Fervojo, ke oni en la sama kupeo povas samtempe veturi norden kaj sudorinten; aŭ ke jes?“

S-ro B. konservas la kvieton de longe deĵorinta maristo. „Jes, certe! Sed kiel estus, se vi sidus en malĝusta trajno?“

Kiu pagas la kostojn?

Ĉefstacidomo Nürnberg . . . En la plej lasta momento du sinjoroj ensaltas la vagonaron. Apenaŭ ili estis ĝin grim pantaj la vagonaro ekmoviĝas. La sinjoroj klopodas al kupeo unuaklasa, demetas siajn pakajojn kaj lasas ekspiregante sin fali en la komfortajn remburitajn seĝegojn.

„Tio ankoraŭ bone funkciis“, diris la unu sinjoro, ankoraŭ iomete senspira. „Permesu! Merken mia nomo“.

„Agrable“ murmuris lia vidalvidulo, same ankoraŭ spirig ante: „Beimke“. Li elpoŝigas gazeton kaj eklegas.

Post momento Merken enuas kaj „spinas plu“ la paroladfadonon. „Ĉu vi permesas, ke mi fumas?“ „Ho, certe“ respondas s-ro B. sen esti vidata malantaŭ sia gazeto etendita.

S-ro M. ĝue fumas la cigaron. Sed ĉar muta fumado ne tute kontentigas lin, li atendas la momenton, dum kiu s-ro B. por foliumi perdas je ŝirmo kaj povas esti rigardata. „Agrable vojaĝvetero hodiaŭ, netro malvarma, ne tro varma. Ankaŭ la enkupea temperaturo estas ĝuste regulita. Aŭ ĉu estas tro varmega al vi? Ĉu mi moderigu la hejtefikon?“

Modela gruplaboro imitinda

Der Bezirk Wuppertal führt im Winter 1960/61 folgende Anfängerkurse durch:

1. **Düsseldorf.** Beginn 3. 10. 1960 um 18 Uhr im DGB-Haus Friedrich-Ebert-Straße — 22 Abende jeweils montags — Anmeldung beim Bez.-Leiter BI Graß, Basa 840/138
2. **Hagen i. W.** Beginn 19. 10. 1960 um 18 Uhr im zentralen Unterrichtsraum des Hauptbahnhofs — 16 Abende jeweils mittwochs — Anmeldung bei BI Schilawa, VA Hagen, Basa 833/134
3. **Immigrath.** Beginn 13. 10. 1960 um 18 Uhr in der Güterabfertigung jeweils donnerstags — Anmeldung bei Btm (St) Blanchot, Basa 849/261
4. **Opladen.** Beginn 24. 10. 1960 um 19.30 Uhr im kleinen Speisesaal des AW — jeweils montags — Anmeldung bei Schlosser Kirschbaum, Basa 849/514
5. **Siegen.** Beginn 13. 10. 1960 um 18 Uhr im Unterrichtsraum des Bahnhofs — 15 Abende, jeweils donnerstags — Anmel-

dung bei BI Schneider, Ga Kreuztal, Basa 884/390

6. **Solingen-O.** Beginn 20. 10. 1960 um 18 Uhr im Wohnheim der DB, Bahnstraße, Zimmer 1 — jeweils donnerstags — Anmeldung BI Graß, Ga Solingen-Ohligs, Basa 840/138
7. **Wuppertal.** Beginn Ende September/Anfang Oktober jeweils freitags von 19.30 Uhr bis 21 Uhr in der Volkshochschule Friedrich-Ebert-Straße 27. Anmeldung BAss Willecke-BD Wuppertal, To-Büro, Zimmer 263a, Basa 846/1475.

Kiam mi skribas tiujn ĉi liniojn, ie sur la mondaj maroj inter Nov-Zelando kaj Nederlando veturos ŝipo, kiu alportos al Eŭropo la esperantistan paron D-ron Johano kaj S-inon Olga Hamvai. Li hungardevena, ŝi estondevena, kun familia lingvo Esperanto, nun fariĝintaj genovzelandanoj. Niaj opladenaj grupanoj invitis la paron por prelegi okaze de lia Eŭroporondvojaĝo je la 14a de Oktobro 1960 en Opladen (Inter Rhein kaj Ruhr). D-ro Hamvai dum multaj jaroj speciale studis la folkloron kaj vivon de sia nova patrujo. Li kunportos materialon por kvin

diversaj ege interesaj prelegoj traktantaj la iaman kaj nunan vivon de la Maorioj kaj ankaŭ la modernan Nov-Zelandon. Li alportos oficiale disponigitajn kolorajn diapozitivojn kaj koloran sonfilmon.

La lasta Vaporlokomotivo

La Germana Federacia Fervojo antaŭ nelonge prenis en funkcion sian lastan novkonstruitan vaporlokomotivon sub nr. 23105, kiel la ĉefadministracio de la Fed. Fervojo komunikis. Per tio estas definitive finita la aĉeto de vaporlokomotivoj. La nova veturilo estas la lasta lokomotivo el komisio jam 1956 farita.

Esperantolehrgänge

Die Arbeitsgemeinschaft der Esperantolehrer Niedersachsen veranstaltet vom 5.—11. Oktober im Kreisjugenheim „Gailhof“ in waldreicher Umgebung Esperantolehrgänge mit Gelegenheit zum Ablegen von Prüfungen. Bahnstation ist Mellendorf (Strecke 210). Eisenbahner sind herzlich willkommen. Kosten für Unterkunft und Verpflegung etwa 4,— DM täglich.

Meldungen möglichst bald erbeten an: Lehrer H. Müller, Hannover, Mommsenstraße 51.

Scivolo

Pasaĝero, portante du pezajn kofrojn, eliras el trajno en stacieto. Serĉante kaj ĉirkaŭrigardante, li elvokas:

„Ho, sinjoro staciestro, kie do estas la vilaĝo?“ —

„Nu, nur laŭlonge tiun vojon, sed vi devos marŝi 5 kilometrojn.“ — „Ĉu tiel malproksima? Kial oni ne konstruis la stacidomon pli proksime al la vilaĝo?“ —

Mi ne scias, okazis jam antaŭ longaj tempoj. Sed verŝajne ili deziris havi la stacidomon laŭeble en la proksimeco de la reloj.“

El „Flügelrad“ n-ro 3/60 trad. Gi.

„Neniam!“ triumfas s-ro M., „neniukaze!“ „Kiel dirite, ni vetu. Kiu malgajnas pagos la kostojn en la restoracia vagono. Ĉu vi konsentas?“

„Konsentite! kaj kiu decidu?“ „La konduktoro kompreneble. Jen li ĝuste venas.“

„Bonan tagon, mi petas viajn biletojn.“

Scivolemaj la du sinjoroj donas al li la biletojn.

„Ho ve!“ diras la konduktoro redonante la bileton al s-ro M.

„Al Vieno vi volas? Ni ja ne veturas al Vieno.“ S-ro B. malice brilas. La konduktoro preninte lian bileton, ridetas kaj diras: „Sed ni ankaŭ ne Hamburĝon veturas sed Bazelon.“

„Ambaŭ sinjoroj sidas en malĝusta trajno.“

trad. el „Die schöne Welt“
Busse

EL LA GRUPOJ

Bremen. Vizitis nian grupon du fraŭlinoj el Sakramento, Kalifornio. Ni kunestis en gaja rondo en la fama urbdoma kelo kaj interŝanĝis sciojn kaj demandojn. Hejmenveturante de la internacia Kongreso en Bruselo ankaŭ dana esperantista grupo interrompis sian vojaĝon ĉe ni. Post kiam estas novkonstruita la varekspeda ĉefstacio en Bremen, la grupo reriĉvis novan, belegan eĉ komfortan kunvenejon. En la komforta instruĉambro, instalita per ĉiuj aparatoj por prelegoj kaj instruoj ankaŭ la fervojistoj esperantistaj rajtas kunveni. Interesan lumbildpreleĝon okazigis kol. Steinig, kiu partoprenis la

fervojistan kongreson en Helsinki kaj daŭrigis sian vojaĝon ĝis Rovaniemi kaj Narvik. En pli ol 150 diapozitivaj koloraj li montris al ni la vidindaĵojn de sia feria vojaĝo al la plej norda parto de Eŭropo.

Steinig

Wuppertal:

Ni kore gratulas . . .

al nia samideanino Rosemarie Wieschollek el Lützenkirchen (apud Kolonjo) kaj ŝia edzo pro la naskiĝo de ilia unua filo. La grupanoj vizitis la feliĉajn gepatrojn je la 14an de Junio 1960 kaj festis en gaja maniero.

Remedito pri la prelegvojaĝo 1959/60 de f-ino Joŝiko Kajino en Germanujo.

En n-ro 7/1960 de „Juna germana Esperantisto“ estis skribita pri la konata kaj ŝarma ĵurnalistino Kajino. Laŭ la raporto la prelegvojaĝo estis granda sukceso. Entute vizitis 2860 geinteresuloj la 20 prelegojn en 20 diversaj germanaj urboj. La rekordo de ĉeestintoj estis en Wuppertal kaj Weiden po 300 aŭskultintoj.

Mi rekomendas legi la sciindan leteron kaj la bonkorajn konkludojn kaj rezultatojn.

Graß

Ne forgesu la 15/16 an de oktobro!

Nian Nacian Kunvenon

Vian Esperanto-Ekzamenon

Redakcio: Paul Steinig, Bremen, Bundesbahn-Ausbesserungswerk. Deĵoradreso: TBOI Steinig, AW Bremen, Basa Bremen, 835/351. Manuskriptojn bonvolu sendi skribitajn se eble per skribmaŝino unu- kaj duonliniajn al la redakcio, tradukaĵojn kun la originala teksto. Sendlimo por manuskriptoj 15. I., III., V., VIII, X.

Preso: Limburger Vereinsdruckerei Limburg/Lahn