



# BULTENO

DE LA GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Organ der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im Bundesbahn-Sozialwerk

Numero 2 · Marto/Aprilo 1962

## BUDAPEST ATENDAS NIN

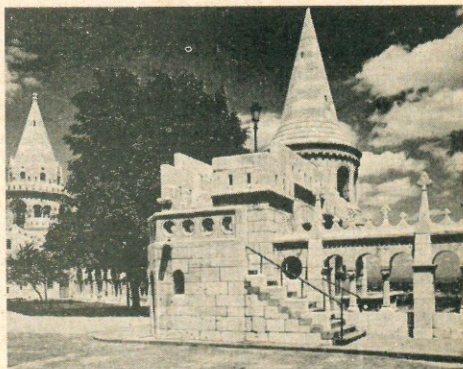
Apenaŭ ŝajnas esti pasintaj tri jaroj, kiam la prezidanto de la hungaraj fervojistaj esperantistoj, d-ro Baskaj, invitis en Linz unuafoje la 14an IFEF-kongreson al la ĉefurbo de sia lando. La deziro de multaj gesamideanoj, ankaŭ de Germanio, baldaŭ plenumiĝos. Konsiderante granda nombro ekvojaĝos al Hungario, por partopreni tiun certe elstaran kongreson. La malfacilaĵoj superendaj ne estas malgrandaj, almenaŭ ne laŭ vidpunkto de dorlotita turisto, kiu en granda parto de Eŭropo povas vojaĝi sen pasporto, vizo kaj valutaj restriktioj.

La kongresanoj atingas Budapeŝt (germanlingve ankaŭ nomita Ofenpest) de Vien per du rapid-trajnoj. La ĉefurbo de Hungario povas rerigardi al longdaŭra historio riĉa je eventoj. Pruvoj pri la loĝigo jam jarmilojn antaŭ Kristo ekzistas. La Keltoj fondis la urbon Akink. La romanaj legiooj de la imperiestro Aŭgusto konkeris ĝin kaj konstruis fortikajon nomitan Akvinkum (Aquincum). Sekvis Hunoj kaj Avaroj, Bulgaroj kaj slavaj triboj. Fine de la 9a jarcento la Hungaroj aperis kaj fondis Buda. Stefano, la Unua (997-1038), aligis Hungarion al la kristana kulturo kaj eklezio. De la papo li ricevis la mondfaman Stefanokronon. Gis 1948 lia nomofesto estis nacia festotago.

La Tataroj detruis Buda same Pest. La renasanca epoko donis novajn impulsojn. En la 16a kaj 17a jarcento regis la turka jugo, sekve de preskaŭ ĉiuj historiaj monumentoj pereis. Post la liberiĝo (1686) Buda estis loĝigata precipe per germandevenaj enmigrintoj, Pest per Serboj. Sub la aŭstra imperiestrino Maria Theresia Buda ricevis en 1777 la universitaton. Nova kastelo

estas konstruita. Prospera periodo komenciĝis en la 19a jarcento. Ĝi alportis ekonomiajn kaj kulturajn impulsojn. Buda fariĝis ĉefe registrara centro, dum en Pest koncentriĝis la komerco. Post la liberigaj bataloj (1849) la unuigo de la urboj Buda kaj Pest finiĝis en 1872. La industrio transformis la eksteran vizaĝon de la nova ĉefurbo. La dua mondmilito kaŭzis al la ĉefurbo grandegajn damaĝojn. Detruitaj estas proks. 75% de ĉiuj konstruaĵoj. Post 14-semajna sieĝo per la sovetaĵ trupoj komenciĝis ekde la februaro 1945 la malfacila periodo de la reconstruo. En 1956 Budapeŝt fariĝis scenejo de tragikaj okazintaĵoj, kiuj vekis la intereson de la tuta mondo.

Nuntempe Budapeŝt prezentas denove sian mondkonatan belegan panoramon. La nombro de la enloĝantoj estas pli ol 1,8 milionoj, kompar-



Budapeŝt. Fiŝkaptista bastiono



eble ekz. kun la urbeĝo Hamburg. La tereno ampleksas 525 km<sup>2</sup>. Al la multnombraj vidindaĵoj apartenas i. a. la Parlamentejo, Baziliko, Operejo, Fiskaptista Bastiono (nia bildo), Nacia Muzeo. Kiu serĉas la sanigan forton de termofontoj, havas la elekton inter 117. Budapeŝt estas fama ankaŭ pro sia bonkvalitaj manĝaĵoj kaj vinoj. Kompreneble ekzistas ankaŭ sufiĉe da ebloj por viziti muzikajn aŭ distrajn aranĝojn. Dume IFEF kongresos, finiĝos la preparoj por la baldaŭ sekvonta Internacia Industria Foirejo.

Bedaŭrinde mankas la spaco por pritrakti ankaŭ la ĝeneralan evoluon de la lando, la popolkarakteron, la elementojn, kiu interligas Hungarion kaj Germanion, aŭ la nunan politikan stacion. La kongresanoj havos la okazon informiĝi persone en lando, kies limojn la turistoj el Germanio ankoraŭ ne amase trapasas pro konataj kaŭzoj. Sed ni estas certaj, ke la hungara gastameco kaj niaj senlacaj esperantistaj gekolegoj preparos neforgeseblan 14an IFEF-kongreson. W. B.

## Feriosemajno en Nederlando

La maniero libertempi dependas de kelkaj faktoroj. Rolon ludas la sanstato, la mono, la emo adaptiĝi al strangaj vivkultimoj ktp. Mi partoprenis en 1961 du feriajn semajnojn: en Nederlando kaj en Svisujo.

Pri la Nederlanda feriosemajno mi volas rakonti:

Jam la dekan fojon la grupo Zwolle de la Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda (FERN) organizis feriosemajnon en la feriocentro „De Leenkule“. Pro tiu malgranda jubileo la granda salono estis bele ornamita per Esperantoflago, Esperantofaŝoj, floroj kaj girlandoj.

Partoprenis 100 personaj el Aŭstrujo, Svisujo, Germanujo, Francujo, Svedujo kaj Nederlando.

La feriocentro situas en arbarriĉa regiono. Speciale ni urbanaj konscie ĝuis kaj spiris la bonan, puran aeron. Proksimume la duono de la partoprenintoj loĝis en proksime situantaj beletaj feriodometoj, ĉar en la ĉefdomo, kie ni manĝis kaj festis, ne estas tiel multaj litoj.

Eble la kvarona parto konsistis el esperantistoj, kiuj dum la unua vespero baldaŭ formis internacian rondon.

Per dumtagaj ekskursoj per aŭtobuse ni vizitis la provincojn Overijssel kaj Gelderland. Vespere oni aranĝis diversajn distraĵojn. Trifoje okazis dancvespero. Precipe la kamparane vestita loka muzikistaro „De Kleikluten“ (La Argilopecoj) loĝis junulojn kaj maljunulojn al dancado. Ni surmetis ŝercoĉapeletojn, pro kio la aranĝo similis al nia karnevalo.

La prezidanto de FERN sinjoro Labordus kaj la urbestro de la urbo Hattem, sinjoro Bijlleveld al kiu apartenas la feria kolonio, vizitis nin. Sinjoro Bijlleveld, diris interalie: „Hodiaŭ estas pli necese ol iam pli frue, krei la unuigitan Eŭropon. La feriosemajno montras, ke homoj el diversaj popoloj kaj landoj komprenas unu la alian, se ili estas ligitaj per la sama lingvo“. Tiun vesperon tre bona orkestro (45 ludantoj) aŭdigis belegan muzikon el operetoj kaj nederlandan popolmuzikon.

Kompreneble ni manĝis laŭ nederlanda maniero, do riĉegan matenmanĝon (laŭvole teon — preferita nederlanda trinkaĵo — aŭ kafon, panon, buteron, konfĵuron, arakisbuteron kaj tranĉaĵojn de fromaĝo aŭ kolbaso). Tagmeze ni ricevis lunĉpakajeton (pano kun butero, fromaĝo kaj kolbaso). La vespermanĝo similis al nia tagmanĝo (supo, legomo aŭ salato, terpomoj, viande, kompoto kaj teo).

## Inunda katastrofo en Hamburg

Kiel la gazeto raportis jam grandskale, okazis la 16an de februaro sekve de eksterordinara orkano giganta inundo, kiu trafis krom aliaj landoj kiel Britio, Danlando kaj Nederlando la norgermanan regionon apud la Norda Maro kaj ĉefe la urbeĝon Hamburg. Ankaŭ la linio rete kaj la rulanta materialo de la Germana Federacia Fervojo suferis pro imensaj damaĝoj. Ne nur la linioj inter Lüneburg kaj Hamburg aŭ al la insulo Sylt estas interrompitaj, ankaŭ ĉiuj instalaĵoj de la granda stacio Hamburg-Wilhelmsburg staris dum tagoj sub akvoamasoj, parte ofte pli ol unu metron altaj.

La fervoja trafiko abrupte ĉesis. La lokomotivistoj savis sin grimpante la kaldronon. Manovranataj kaj funkciantaj fervojistoj devis atendi horojn sur la tegmentoj de vagonoj kaj signalejoj, ĝis kiam boatoj de la helpantoj ilin fortransportis. Lokomotivoj elreliĝis kaj flankenfalis de pontoj en la haveno, enpenetrantaj akvoamasoj lamigis ĉion.

Nepriskribibla estas la okazintaĵoj, kiujn travivis la homoj, savitaj kaj perditaj. Pli ol 300 personoj devis morti, miloj perdis sian hejmon. La materiaj perdoj estis tiel grandaj, ke la registara budĝeto supozeble devos esti ŝanĝata.

La potencoj de la naturo denove demonstris, ke malgraŭ ĉia teknika progreso restos ankoraŭ multe da farendaj taskoj sur nia terĝlobo kaj decas modesteco anstataŭ superstiĉo. W. B.

Nun mi volas iom priskribi niajn ekskursojn. En Giethoorn. la nederlanda Venecio, ni faris boatveturadon tra la graĵtoj, Tie ne ekzistas stratoj; la solaj trafikiloj estas kanotoj, kaj ni vidis kamparanojn, kiuj alportis la fojnon per kanotoj tra alfluejoj de la kanalo rekte al la fojnejo.

En la subĉiela muzeo en Arnhem ni vidis bienojn, komercistajn domojn, metiajn laborejojn. En multaj ĉambroj troviĝas en naturo grandeco laŭepoke vestitaj pupoj, kaj ni ricevis bonan impreson pri la vivmaniero de la nederlandanoj dum pasintaj jarcentoj. Tre interesa estis papermuelilo, kiun oni funkcigas dufoje dum semajno laŭ la iama maniero.

Dum la veturado al la polderoj ni ankaŭ vidis tre modernajn urbojn, kiuj ankoraŭ ne longe ekzistas aŭ kiujn oni nur nun konstruas. Poldero signifas „peco de margrundo“. Du kvinon-oj de Nederlando situas sub la marnivelo. Pro tio oni bezonas fortegajn digojn. Dum la konstruado de novaj digoj oni samtempe rektigas la marbordojn. Laŭ la programo por 10 jaroj oni sekigas grandajn partojn de la Zujdersee, laste ankaŭ nomita IJsselmeer, kaj poste grandajn partojn de la maro inter la kontinento kaj la insuloj. La Zujdersee havis salakvon kaj tajdon; en ĝi ankaŭ vivis marfiŝoj. Danĝero estis, ke la sala akvo intermiksiĝas kun la funda akvo kaj tial ne plu estas uzabla kiel trinkaĵo. Nun la Zujdersee estas disigita de la Oceano per digoj, kiun oni konstruis ambaŭflanke de la insulo Wieringen; ĝi nomiĝas nun IJsselmeer kaj havas profundon de ĉirkaŭ 30 metroj.

Dum la sekigado oni elfosis tutajn urbojn, ĉar ĝis la dektria jarcento tiu regiono estis loĝita, kaj ŝipojn el ĉiuj epokoj ekde la dektria jarcento, krome ankaŭ aviadilojn kaj bombojn el la lasta milito. El la tereno enkadrigita per la digoj oni pumpas la akvon en la maron. Ni rigardis modernan pumpilejon kun 3 pumpiloj, kiuj ĉerpas 500 m<sup>3</sup> dum minuto. Se la poldero estas sekigita, la kamparo estas tre marĉa kaj ne kulturebla. Ĝi nur taŭgas por plantado de kano aŭ similaj plantoj, kiujn oni semas per aviadiloj. Proksimume post dek jaroj la tero estos inkulturita. Sed la nova kamparo kostas al la ŝtato tiom multe, ke neniu povus pagi la kostojn. Pro tio la ŝtato konstruas la necesajn dmojn, disponigas la maŝinojn kaj ludonas la kamparon je normala lupago al interesuloj. Post ĉirkaŭ 100 jaroj estos eble, vendi la kamparon je konvena prezo. Per la sekigo oni estas gajnonta



20 procentojn da nova lando kaj kelkajn trinkakvo-reservujojn, ĉar nur enfluas riveroj, sed ne plu marakvo.

Ni ankaŭ veturis al beletaj fiŝkaptistaj vilaĝoj, kie ni manĝis ĉiuspecajn fiŝojn (krudajn, bakitajn, fumajitajn).

Unu tago estis rezervata por la urbo Zwolle. Sinjoro Labor-dus gvidis nin tra la fervoja riparajo, kaj en la manĝejoj gastigis nin sinjoro Blaauw per kafo kaj kuko. La vizito al la urbo mem estis laŭvola. Oni interesiĝis pri la vivo sur la foirejo, kie estis multaj folklore vestitaj homoj. Aliaj preferis rigardi la magazenojn por kompari la prezojn aŭ faris rondiradon laŭ la esperantlingva prospektio kiun ni ricevis en la trafikoficejo. Dum la hejmveturado ni vidis tute alian pejzaĝon kaj ankaŭ la iomete montetan erikejon belege florantan.

Tago post tago forpasis, kaj subite estis tempo por paki la valizon. Sed granda surprizo ankoraŭ atendis nin. Ĉiuj tabloj en la granda salono estis ornamataj per multspecaj floroj, kaj ni vespermanĝis ĉe kandelolumo. Post la festeno la reprezentantoj el Francujo, Svisujo, Aŭstrujo, Svedujo kaj Germanujo dankis per koraj kaj varmaj vortoj al la organizintoj de la semajno, sinjoroj Blaauw, Gulik kaj Geldermann.

Dum la komencaj tagoj ne estis konsilinde, forlasi la domon sen ombrello. Sed sabaton la suno glorie radiis de sur la ĉielo, kaj ni forgesis nian ĉagreneton pro la kelkfoje malbela vetero. Lastfoje ni okupis la aŭtobuson por veturi al Zwolle. Per trajno ni pluveturis al Amsterdam, kie ni tuj ŝanĝis la veturilon por fari tuttagan ŝpveturadon trans la IJsselmeer al la konataj insuloj Marken kaj Vollandam. La tieaj enloĝantoj portas folklorajn kostumojn. Sed kontraŭe al la vere belaj, multkoloraj vestaĵoj kaj frizaĵoj preskaŭ ĉiuj virinoj escepte de la junulinoj aspektas severaj kaj malserenaj. Tion certe kaŭzas la pena laboro kaj daŭra zorgo, ĉu la edzoj kaj filoj bone revenos de la fiŝkaptado. Tre volonte mi estis acetinta beletan, manetekstitan koltukon, kiu tre plaĉis al mi, sed mi konstatis, ke la tuko evidente pikas sur la haŭto. La nederlandaninoj ja portas duvican kolĉenon el dikaj ruĝaj perloj kaj sur tiun metas la koltukon.

Multe tro rapide forpasis la tempo sur la ŝipo. La lastajn horojn de nia restado en Esperantujo ni ankoraŭfoje utiligis

por interparoli kun malnovaj kaj novaj samlingvanoj. Menciis mi volas frazon de franca samideano: Se iu franco diras: „Ja italoj; la germanoj“ aŭ iu germano: „Ja francoj, la svedoj ktp“, tiuj kvazaŭ estas ofendoj, sed tio perdiĝas, se temas pri esperantistoj.

Post la reveno al Amsterdam frupesere ni devis adiaŭti; la feriosemajno finiĝis. Tamen granda parto tranoktis en Amsterdam ĉe samideanoj por partopreni la kroman arangon: viziton de la urboj Rotterdam, Brüssel kaj Paris. Kaj de urbo al urbo la nombro de la partoprenintoj malpligrandiĝis.

Post malgranda paŭzo por vespermanĝi oni kolektiĝis por boatveturado tra la haveno kaj la graĵtoj. Tiu rondveturado estis neforgesebla por ni. Komence jam krepuskis; kaj la suno malleviĝis kiel grandega ruĝa pilko. De minuto al minuto malheligis, stelo post stelo nun aperis; kaj ni veturis tra la nokta Amsterdam. Miloj da ampoj lumis, kaj la belaj, historiaj domoj laŭlonge de la graĵtoj estis lumigataj per grandegaj reflektoroj.

Dimanĉon matene ni veturis per trajno al Den Haag kaj per tramo al la mondkonata banloko Scheveningen. Antaŭ la ekveturado al Amsterdam ni rigardis la liliputurbon „Maturedam“, kie la plej gravaj kaj vindindaj nederlandaj konstruaĵoj estas rekonstruitaj laŭ malgrandigita skalo, ekz. la rotterdama haveno, la reĝa palasto en Den Haag ktp.

En Rotterdam gvidis nin f-ino Moll, instruistino el Den Haag, tra la urbocentro proksime de la stacidomo kaj poste tra la havenkvartalo. Rotterdam ja havas sinsekve al New York la plej grandan havenon de la mondo.

Post la reveno al la stacidomo mi adiaŭtis la vojaĝsocieton. Mi akiris bileton por la kuŝvagono al Basel. Mi estis tiel elĉerpita, ke mi dormis tiel bone kvazaŭ en mola, komforta lito.

Kiam mi vekigis la sekvintan matenon kaj rigardis tra la fenestro, mi kelkfoje devis malfermi kaj fermi miajn okulojn. Jes, mi ne sonĝis maldorme, tio estis fakte montegoj, kaj mi ekkonis, ke mi alproksimiĝis al mia nova celo: Aarau/Herzberg, kie okazos la Svisa FERIA-Semajno. Sed pri tiu arango en Svisujo sekvos aparta raporto.

M. Kammerer

## Ministro en embaraso

El la sindikata gazeto „Der deutsche Bundesbahn-Beamte“ ni elĉerpis la sekvontan amuzan okazintajon:

La federacia poŝtministro Stücklen intencis partopreni konferencon en Treuchlingen (Bavario). Por alveni ĝustatempe li estis ricevinta la permeson de la fervoja direkcio Nürnberg, ke la rapidtrajno de Bonn al München rajtos dumnokte halti en Treuchlingen kontraŭ la kutima horaro. Kiam la trajno estis trapasinta la lastan haltstacion Nürnberg, la fervora kondukto atentigis la ministron kelkfoje pri la baldaŭa halto.

La trajno haltis. La ministro elvoniĝis „rapide kiel la poŝto“. Tuj la trajno denove ekmoviĝis. Sed je sia granda surprizo la ministro staris kun siaj kofroj sur la trako inter Pleinfeld kaj Ellingen, 15 km malproksime de la celstacio Treuchlingen. Ne restis al li alia eblo ol piediri al la stacidomo Ellingen, dume nebulis kaj

pluvetis. Vidinte la noktan trakmarŝanton la staciestro montris malindulgan mienon.

„Mi estas la federacia poŝtministro“, diris Stücklen.

„Tion povas ĉiu aserti“, la fervojisto protestis, „vi ne povas kredigi min, ke ministro dumnokte iras sur la trako.“

Nur post longa disputo la miskompreno klariĝis. La trajno estis haltinta antaŭ eksterstacia signalo, kaj la ministro estis opiniinta, ke li troviĝis jam en Treuchlingen.

W. B.

## Atentu!

La venonta n-ro (majo/junio) enhavos raporton pri la 14a IFEF-kongreso en Budapeŝto. Pro tio la eldono praktastiĝos.



## Vespere en la ĉef- stacidomo de Saarbrücken

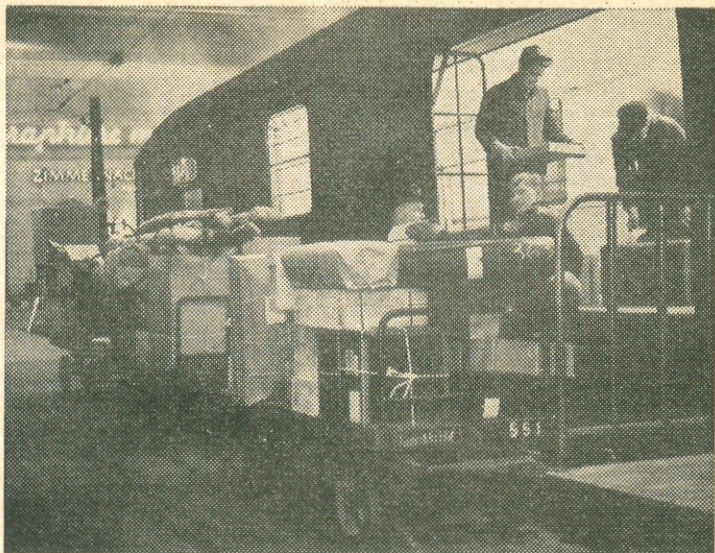
Mi atendas mian trajnon starante sur kajo. Jam etendiĝas noktrepusko super la urbo. La elektrikaj lampoj ekbrilias. Vico da lampoj lumigas la kajojn ĝis ilia fino. Apud la relo staras ruĝaj signal lampoj. La laŭparolilo anoncas la alveturon de eksprestrajno. En la malproksimeco estas videblaj la tri lumigiloj de la lokomotivo. Ĝi proksimiĝas pli kaj pli kaj malantaŭe estas ekkonebla la trajno per la lumigitaj fenestroj de la vagonoj. Nun la bremsoj kriĉas, kaj la trajno haltas en la relo n-ro tri. La portoj malfermiĝas, kaj la vojaĝantoj eliras. Kelke da ili estas atendataj. La voĉo en la laŭparolilo anoncas la tuj ekveturantajn aliĝtrajnojn. Post malmultaj minutoj ĉiuj atingas la eliron. Poste la ŝildoj de la malokupita trajno estas ŝanĝataj, kaj la lumo en la vagonoj estas disŝaltata. — En alia relo lokomotivo alveturigas du varvagonojn. La manovristo donas signojn al la lokomotivestro per siaj lampoj. Malrapide la ŝarĝvagonoj alvenas. Kiam ili kolizias kun la lasta vagono de alia trajno, unu el la viroj estas iranta inter la reloj por alpendi ilin kunkune. — Aliaflanke mi povas vidi en la urbon. Ankaŭ tie la stratoj jam estas lumigitaj. Blue, ruĝe kaj verde lumas reklamoj surde la magazenoj. Sur la tegmento de hotelo turnas sin stelo. Sub tiu ekbriletas litero post litero. Mi legas: KARLSBERG-BIER. La skribo jam malaperas. — Mia trajno alvenas. Ĝi baras al mi la elrigardon al la urbo. Mi eniras. Tra la fenestro mi vidas pretveturantan elektroĉaron. Ĝi haltas apud la pakajvagono. Du viroj enŝarĝas rapide pakaĵojn, ĉar estas tempo por ekveturi. La oficisto nun levas sian signalon, ekbriletas verda lumo. La trajno ekveturas.

Birgitta Haupenthal  
12-jara

### Visum für Kongreßteilnehmer

Nach Mitteilung des LKK in Budapest wird das Reisebüro IBUSZ in Wien I, Kärntner Straße 26, den deutschen Teilnehmern das Visum vor Antritt der Fahrt vermitteln. Jeder Angemeldete erhält von dort über die Formalitäten besondere Nachricht.

GEFA



La 27an de majo 1962 okazos la horarŝanĝo. Kiel kutime la paseroj komenciĝis jam la antaŭan jaron. Ĝis kiam la detaloj pri la lasta trajno estos fiksataj, multe da ekspertoj kaj fakuloj en kaj eksterlandaj devas streĉe labori. Precize ekde noktmezo validas la stacidoma veturplano pri la pasaĝertrajnoj, kiun sur nia supra bildo la fervojisto estas surgluanta.



# Ni legis en . . .

Unter dieser Rubrik wird zukünftig auf Esperanto-Zeitschriften hingewiesen werden, die der Schriftleitung zugehen. Eine kritische Würdigung oder eine Bindung an eine bestimmte Reihenfolge ist damit nicht verbunden.

Interessierte Leser mögen sich an die Bezirksbeauftragten für Esperanto wenden, an die die Zeitschriften nach ihren Herkunftsländern, wie folgt, verteilt werden:

**Hamburg:** Belgien, Dänemark, England, Niederlande

**Hannover:** Frankreich, Jugoslawien

**Nürnberg:** China, Finnland, Polen

**Regensburg:** Schweiz, Spanien, Übersee

**Saarbrücken:** Italien, Schweden, Ungarn

**Wuppertal:** Bulgarien, Österreich

La Fervojisto, organo de la franca IFEF-sekcio, ampleksa kaj ĉiel kontentiga. Ekde februaro 1962 sub nova redaktoro. Detala artikolo pri la pasintjara jarkunveno, dum kiu la IFEF-prezidanto de Jong faris komplimenton pro la GEFA-jarkunveno en Heidelberg. Krome estas traktata la teknika problemo de ponto inter Belgio/Francio kaj Britio.

**Hungara Fervojista Mondo**, kvaronjara revuo de la hungaraj fervojistoj. N-ro 4/1961 larĝe informas pri la programo de la baldaŭa IFEF-kongreso en Budapeŝt. Impresoj pri la pasinta 46a UE-kongreso en Harrogate.

**Fervojisto**, organo de la Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda, donas en sia januara n-ro detalojn pri projektita karavana vojaĝo al Hungario kaj pri feria semajno en Svislando. Evidente

la Nederlandanoj ŝatas konkretajn publikajojn pri la organizado de vojaĝoj.

**Jugoslavia Fervojisto**, organo de la Jugoslavia Asocio de Fervojistaj Esperantistoj, grandformata, per bildoj riĉe ekipita. N-ro 11/1961 prezentas materialon pri la modernigo de la lokomotiva stoko. N-ro 1/1962 raportas pri la stadioj de la komplika faktermina laboro.

**Informa Bulteno**, organo de la Itala Fervojista Esperanto-Asocio. Apera alternmonate. N-ro 1+2/1962 enhavas jarraporton pri la sufiĉe aktiva agado de la asocio, alvokon por la IFEF-kongreso, spritaĵojn kaj anoncojn pri venontaj aranĝoj.

**Heroldo de Esperanto** aperas ekde komenco de 1962 sub nova redakcio. La eldonoj troviĝas nun en Belgio. Laŭ aspekto kaj asertoj la ĝenerala linio, esti sendependa organo de la esperantistoj, ne ŝanĝiĝis. Surprizas ke en la t. n. okcidentaj landoj la nombro de la abonantoj estas nur 1700.

**Nuntempa Bulgario**, unu el la plej belaspektaj revuoj en Esperantlingvio. La gvidartikolo de n-ro 11/1961 okupiĝas pri Paco kun Germanio en neobjektiva maniero.

**El Popola Ĉinio**, dumonate eldonata de la Ĉina Esperanto-Ligo, sendube interesa, sed ofte tendenca. En n-ro 4/1961 troviĝas artikolo pri la unua ĉina fervojkonstrua inĝeniero.

**Svisa Fervojisto**, Bulteno de la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj dediĉas en sia n-ro 19 kvar paĝojn al nia lastjara kunveno en Heidelberg en tre laŭdinda maniero. W. B.

## Nova pramlinio inter Germanio kaj Danlando

Post unu jaro plenumiĝos revo, kiu okupas de jardekoj la fervojajn administraciojn de Germanio kaj Skandinavio, precipe de Danlando. Nova pramlinio, la t. n. birdfluga linio, anstataŭos la nuntempe vaste konatan linion inter Großenbrode kaj Gedser.

La konstruado komenciĝis en 1959, post kiam la financaj problemoj pri tiu giganta projekto estis klarigitaj inter Germanio kaj Danlando. La konstruprojekto konsistas ĉefe el 963 m longa ponto inter la kontinento kaj la insulo Fehmarn krome el tri prambasenoj kun ĉiuj fervojaj kaj havenaj instalaĵoj apud la germana vilaĝo Puttgarden (sur la insulo Fehmarn) kaj la dana vilaĝo Rödbyhavn.

En 1963 kun la printempa horarŝanĝo la nova linio estos preta. Dank' al la gajnita tempo la tri pramsipoj „Theodor Heuss“, „Deutschland“ kaj „Kong Frederik IX“ kapablos transporti prok-

simume la duoblan nombron da pasaĝeroj kaj aŭtomobiloj kiel nuntempe inter Großenbrode kaj Gedser.

La nuna pramlinio ekzistas de preskaŭ 11 jaroj. Ĝi gajnis multe da graveco alproksimigante la popolojn kaj subtenante la internacian turistan trafikon. Duone ĝi servas al la trafiko de la Skandinavoj, kvinone al tiu de la Germanoj, dum la resta kvoto ampleksas vojaĝantojn el Usono, Britio, Francio, Nederlando, Belgio, Italio, Svislando kaj Aŭstrio krom aliaj landoj.

La prama komunikado inter Großenbrode kaj Gedser estas starigita en 1951, kiam la pramsipoj trans la Granda Belto post la forfalo de la malnovaj pramsipoj Sassnitz — Trelleborg kaj Warnemünde — Gedser ne plu povis majstri la trafikon inter la Germana Federacia Respubliko kaj Skandinavio. Ankaŭ la enlanda trafiko de Danlando estis fareda per tiuj ŝipoj.



Großenbrode kiel elirhavenon oni elektis pro tio, ke la vojo al Kopenhagen estis evidente mallongigata. De tiu tempo la trihora vojaĝo persipe ĝojigis multe da pasaĝeroj. Komence estis je la dispono nur la dana pramsiĝo „Danmark“ konstruita en 1922. (Eble interesas la legantojn, ke la germanaj pramsiĝoj post la milito en 1945 devis esti transdonataj al Sovetunio.) La Germana Federacia Fervojo konstruigis en 1953 la pramsiĝon „Deutschland“. En 1954 sekvis la Danaj Ŝtataj Fervojoj disponigante la ŝipon „Kong Frederik IX“. Ekde 1957 servas nova pramsiĝo de la Germana Federacia Fervojo, kiu ricevis la nomon „Theodor Heuss“. Ĝi kapablas enteni ekz. 220 aŭtomobilojn.

La nuna trafiko per pramsiĝoj ne estas komparebla kun la antaŭmilita epoko. Somere estas transportataj transmare ĝis 12 trajnoj potaĝe. De Kopenhagen aŭ Stockholm oni povas vojaĝi per transiraj trajnoj aŭ trajneroj tra Großenbrode Kai al ĉiuj partoj de la okcidenta kaj suda Eŭropo.

Krom tio la prama komunikado servas al la tre vigla transporto de aŭtomobiloj. La fortan, kreskantan motorigon en Skandinavio kaj Mezeŭropo respegulas la ĉiujare pligrandigita nombro de aŭtomobiloj transportitaj per pramsiĝoj. Favoriga estis la starigo de poraŭtomobila trajno de Großenbrode Kai al München. En la jaro 1960 estis transportataj 1330000 pasaĝeroj, preskaŭ 155000 pasaĝeraŭtomobiloj, 3000 omnibusoj, 5000 ŝarĝaŭtomobiloj, 68000 aksoj de pasaĝeraj, litaj kaj kuŝaj vagonoj, 10800 aksoj de tirveturiloj kaj krome 32000 aksoj de varvagonoj. La statistikisto el la antaŭmilita periodo ne povas demonstri similan ciferojn. Ankaŭ aliaj komunikoj per pramsiĝoj en 1960 ne transportis tiom. Ekz. Ostende — Dover: 1310000 pasaĝeroj kaj 65000 aŭtomobiloj; Ostende — Calais: 1170000 pasaĝeroj kaj 73000 aŭtomobiloj; Folkestone — Boulogne: 710000 pasaĝeroj kaj 114000 aŭtomobiloj.

W. B.

## La trajno de la generalo

La sekvanta rakonto bazas sur okazintaĵo de la lasta mondmilito. Tamen ĝi ne estas tro serioza, eble eĉ humora, kaj pro tio meritas esti publikigata.

La loko ne ludas gravan rolon. Pli kaj pli alproksimiĝis la la timiga bruego de la kanonoj. Juna oficiro havis la taskon estri fervojan unutrakan linion. Probable dum la antaŭmilita periodo la linio vivtenis sin per ne tro frekventita trafiko. Pro la abundo je kurvoj kaj diferencaj altecoj la lokomotivoj devis streĉe spiradi jam dum normalaj tempoj por altengrimpi. Kiom pli ofte riskus fiaski lokomotivoj fremdaj en tiu regiono!

Intage la plej altranga generalo malkovris sian amon al la fervojo. Vizitante la regionon proksime al la fronto li ordonis, ke lia speciala vagonaro kun komfortaj litoj kaj salonoj transportu lin al destinita stacio. La tasko de la oficiro estis akompani la trajnon de la generalo kaj zorgi pri perfekta veturado.

Akompanite de du malgrandaj lokomotivoj — normalgrandaj ne estis allasataj pro la limigita aksopremo — li alvenis frutempe al la fervoja stacio. La generalo evidente ne tute fidis al la tirkapableco de la du lokomotivoj, ĉar iom superstiĉe li demandis, ĉu oni kapablos fortiri la impone grandan vagonaron.

„Kompreneble, sinjoro generalo“, respondis la oficiro, plena da memfido.

„Kaj kiom da tempo vi bezonos ĝis la celstacio?“

Fulmrapide la demandito elkalkulis eventualajn haltojn pro manka energio de la lokomotivoj kaj respondis kuraĝe: „Ne pli ol du horojn“.

Provizore la altrangulo ŝajnis esti kontentigita. Kredeble li ĝojis ripozi en la litvagono du horojn sen telefonado kaj ordonado.

Ekmoviĝis la trajno. La generalo malaperis en sia kupeo. Al la oficiro, kiu estis preninta intertempe sidlokon, oni prezentis tagmanĝon. Dum li pikis nerveze en la malvarmiginta legomo, la trajno komencis altengrimpi. La lokomotivoj faris sian eblon, sed ilia elspirado malfortigis pli kaj pli. Kelkfoje ili turnis tiel senespere la radojn, ke la koro de la akompananta oficiro tremis pro la timiga penso, ke la trajno devos subite halti aŭ la bremsoj ne povos funkcii. Sed ŝajne la streĉa pensado iel helpis por pluveturi. La movoj de la lokomotivoj norma'igis, la rapideco grandigis kaj — vidu: la kulmino de la montaro estis superata.

La fiereco de la lokomotivoj ŝajnis esti imense kreskinta. Sen iu paŭzo ili alstrebis la celstacion. Ĉiuj kalkuloj pri duhora veturado nuligis. Estis pasintaj nur 80 minutoj, kiam la trajno proksimiĝis al la celstaco. La oficiro devis vole-nevole abrupte fini la idilian ripozon de la generalo, kiu iom ĉagrenite demandis duonvestita: „Ĉu la du horoj de la veturado jam finiĝis?“

La oficiro balbutis ion pri eksterordinare favoraj cirkonstancoj sen kutimaj prokrastoj, sed la generalo mirinte pri la tro perfekta veturado perfervoje transdonis al li du skatolojn da bonkvalitaj cigaredoj raraj je tiu tempo. „Kiel premio por la bravaj lokomotivestroj“, li moke rimarkis.

W. B.



# La poŝthelpisto Sabrokrur'

Trad. B. Bös

La poŝthelpisto Sabrokrur'  
aperas en rapida kur'  
sur la peron' numero „kvin“  
ĉe poŝtvagono al Berlin'.

La helppakmajstro Livius  
observas kaj kontrolas ĵus,  
ĉu Sabrokrur' sur kajo „kvin“  
vagonon ŝarĝas al Berlin'.

Alvenas nun ĉe l' vagonar'  
la juna supernumerar'.  
Konvinkas sin, ĉu Livius,  
observas kaj kontrolas ĵus,  
ĉu Sabrokrur' sur kajo „kvin“  
vagonon ŝarĝas al Berlin'.

Aperas ankaŭ la sinjor'  
supera poŝta inspektor'.  
Inspektas, ĉu ĉe l' vagonar'  
la juna supernumerar'  
konvinkas sin, ĉu Livius  
observas kaj kontrolas ĵus,  
ĉu Sabrokrur' sur kajo „kvin“  
vagonon ŝarĝas al Berlin.

Alproksimiĝas nun sinjor',  
de l' poŝtoŝtato direktor'.  
Majeste li, la superul',  
rigardas do per agl-okul',  
ĉu fakte ankaŭ la sinjor',  
supera poŝta inspektor'  
inspektas, ĉu ĉe l' vagonar'  
la juna supernumerar'  
konvinkas sin, ĉu Livius

observas kaj kontrolas ĵus,  
ĉu Sabrokrur' sur kajo „kvin“  
vagonon ŝarĝas al Berlin'.

Signal' eksonas. — For la trajn'  
veturas nun. Sen iu ajn  
helpanto restis Sabrokrur'.  
Pro tio li duone nur  
vagonon ŝarĝis al Berlin' ---  
starintan sur perono „kvin“.

Tuj malaperas la sinjor',  
de l' poŝtoŝtato direktor'.  
Rapide iras ankaŭ for  
la ĉefa poŝta inspektor'.  
Sed restas certe nun ne plu,  
vizitas atendejon „du“  
la juna supernumerar'.  
Kaj en la atendejo „kvar“  
la helppakmajstro — jen kaj jen —  
ensorbas brandon pro ĉagren'.

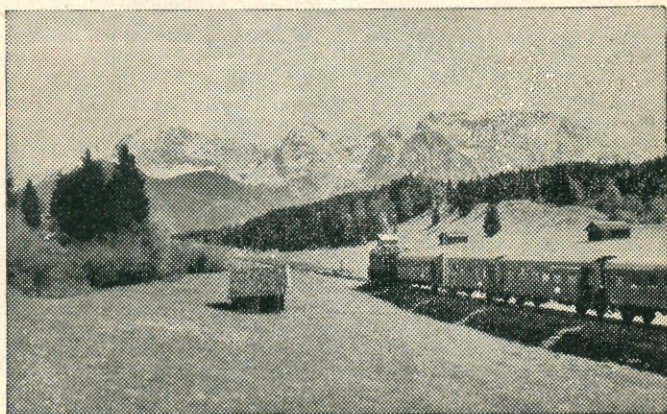
Sur la perono staras nur  
la poŝthelpisto Sabrokrur'  
kaj rezignante diras li:  
„Ĉiam okazas tio ĉi,  
ĉar mankas personar' al ni.“

Kun plezuro ni presiĝas tiun  
poemon. En germana lingvo ĝi  
kaŭzis tumulton antaŭ 50 (!) jaroj  
ĉe la poŝtaj aŭtoritatuloj pro sia  
aktualeco. Ĉu ankoraŭ nuntempe  
oni spertas similan situacion?

Den Teilnehmern  
des 14. IFEF-Kongresse  
in Budapest  
wünschen wir  
eine gute Fahrt.

Wir bitten aber auch,  
schon jetzt den Termin  
für die nächste  
Jahreshauptversammlung  
vorzumerken:

13./14. Oktober 1962  
in Münster (Westfalen)





# EL LA GRUPOJ

**Weiden/Opf.** Ni kunvenas ĉiusemajne, sen escepto, jam ek de kelkaj jaroj. Ŝaŭdo, signifas „grupvesperon“ por ni. Kiam ĉeestas nur malpli ol dek personoj, ni jam plendas. Ni studas kaj flegas konstante nian lingvon. Preskaŭ ĉiu klubano korespondas kun eksterlandaj gesanoj. La lerteroj kun fremdaj poŝtmarkoj kaj la koloraj bildkartoj estas la plej bonaj privilegioj por neesperantistoj kaj dubantoj pri tio, ĉu la utileco de Esperanto vere ekzistas kaj ĉu ĝi jam estas disvastiĝinta en ĉiuj landoj de la mondo. La korespondado estas ankaŭ bona rimedo por atingi lingvan progreson per interesa kaj facila maniero.

Nuntempe tri komencantoj ricevas dum nia grupvespero instruadon en antaŭĉambro de nia klubejo. La nombro ne estas impona, sed tre grava por ni, ĉar parte ili venis al ni per propra decido, sen nia varbado. Nia grupanoj ĉefe konsistas el fervojistoj kaj ties familianoj, sed ankaŭ aliaj profesionuloj estas ĉe ni kaj ĉiam bonvenaj en nia rondo. Ni ĝojas, ke 12 klubanoj, kiuj sufiĉe bone regas Esperanton, vizitis ankaŭ la lastan IFEF-kongreson en Barcelono. Jam nun preparas kelkaj IFEF-anoj sian partoprenon al la venonta kongreso en Budapeŝto dum monato majo. Nia loka gazeto jam ofte publikigas artikolojn, kiuj ampleksis ĝis 100 liniojn pri nia grupagado ktp., ankaŭ pri Esperanto-informoj de la GEA-gezetarservo de s-ano Zenker sub la surskribo:

„Esperanto in der Welt“. Parte esperantlingvan manuskribitan dankleteron de ministro pri justeco, s-ano d-ro Stammberger al nia grupestro, publikigis nia gazeto kun foto de la ministro sub la surskribo „Für unsere Esperantofreunde“ i. a. per jenaj vortoj:

... Tatsache einen großen Pluspunkt dar, wenn schon in höchsten Staatsstellen

die Esperantoidee vertreten wird. . .

Sur la informiga paĝo de la „Weidener Kulturspiegel“, broŝuro de la urba trafikoficejo, oni trovas sub „Esperanto“ la adreson de la grupestro. Eksterlandanoj vizitontaj nian urbon trovas belaspektan varbaŝton de GEFA kadritan sub vitro kun informoj en Esperanto pri la tago de niaj kunvenoj, pri adresoj ktp.

Ni vere estas kontentaj pri niaj sukcesoj atingitaj ĝis nun, sed sen perdi el niaj okuloj nian grandan celon, kiu nomiĝas: „Esperanto, nia dua lingvo“.

R. König

## Rimarko de la redakcio:

Ankaŭ en la aliaj grupoj certe okazas raportindaj aferoj. Bedaŭrinde ni ne scias pri tio. Ni petas informi nin. Ofte sufiĉas jam mallonga noto. Volu atenti, ke nur tiamaniere nia organo povas respuguli la vivon interne de nia asocio.

**Elze (Han.)**. Okaze de la datreveno de la naskiĝo de d-ro L. L. Zamenhof la Fervojista Esperanto-grupo Elze (Han.) festis la 19an de decembro en la stacia lernsalono zamenhofan solenon en tre inda maniero. Kune kun komencantoj ni estis 17 partoprenantoj. Krome ĉeestis ĵurnalisto.

La festparoladon faris s-ro Gießner. Tre impresplene li parolis pri vivo kaj agado de d-ro Zamenhof. En lumbildprelego li poste montris al ni kelkdekin da koloraj diapozitivaj, elektitaj el granda kvanto da kolorbildoj pri diversaj kongresoj kaj pri la laboro de la esperantistoj fervojistaj. La bildprezentado estis akompanata de sonbendprelego. Poste ni trinkis kafon kaj manĝis kuketojn. Tiu festhoris havis aparte solenan akcenton per esperantlingva kantado de popol- kaj kristnaskaj kantoj. Estis fruktodona vespero por ĉiuj partoprenantoj, kiuj povis intime

konatiĝi unuj kun la aliaj, kaj por la tuta grupo tre plezurplena kaj bela vespero. Scheller

## Fakprelego dokumentita

Sub la klasiĝaj n-roj 625.35 (46), 656.214.022.816 (46:4) kaj 625.112 (46) la Dokumenta Servo de la Germana Federacia Fervoja enĉivis la fakprelegon de la 13a IFEF-kongreso pri „La-larĝa ŝpuro en Hispanio“. W. B.

## Nekrologo

La 22an de decembro 1961 mortis subite nia kolego kaj samideano Philipp Schmitt el Kaiserslautern. La 9an de decembro li ankoraŭ povis festi sian 75an naskiĝtagon; kompreneble ankaŭ la fervojistaj esperantistoj gratulis. — Philipp Schmitt estis unu el la fondintoj de la unua Esperanto-Grupo en Kaiserslautern. Post la dua mondmilito li estis ege aktiva laboranto por la novkonstruo de la esperantomovado en Kaiserslautern kaj la tuta Palatinio. Kiel kursgvidanto li gvidis senombrajn esperantokursojn. Al la afero de la fervojistaj esperantistoj li dediĉis precipe multe de siaj fortoj. Nepe estas sciende, ke li estis kiel membro de la urba konsilantaro la inicianto de la Esperanto-Strato en Kaiserslautern kaj de la eldono de Esperanto-prospekto pri sia hejmurbo. — Kun li ni perdis la plej meritan pioniron de la fervojista esperantistaro en la distrikto de la fervoja direkcio Mainz. R. Ritthaler

## Pligrandigita sekureco sur la germanaj linioj

Por la sekurigo de la veturvojoj la Germana Federacia Fervoja instalas ĝis fine de 1961 ĉirkaŭ 440 rebildisignalejojn. 1000 kilometroj de ĉeflinioj estas ekipitaj per aŭtomataj trakoblokiloj. Konekse kun tio funkcias ĉirkaŭ 10000 ĉiuspecaj lumsignaloj. Krome estas instalitaj aŭtomataj trajninduktiloj (t. n. INDUSI) ĉe 8000 kilometroj de ĉeflinioj kaj ĉe 1800 tirveturiloj. Per lumavertiloj estas sekurigataj 2200 kruoĉvojoj, el kiuj 110 ricevas duonbarilojn. W. B.

Neniu akceptas iun oficon, antaŭ ol li ekzercis sin en la koncerna fako. Sed ĉiu juĝas sin sufiĉe kompetenta por akcepti la plej malfacilan de ĉiuj taskoj: esti reganto super aliaj.

Plato, greka filozofo,  
427 - 347 a. Kr.

## Anoncoj

**Nederlandaj geedzoj**, 41-jaraj, kun du knaboj de 4 kaj 7 jaroj deziras korespondi kun germana familio loĝanta en Sudgermanio. Intereso: fotografado, tendumado, naturo. Adreso: S-ro A. Blickmann, Palamedestr. 7, Haarlem/Nederland.

**Feriojn en Hispanio** pasigu en meblita vilao konsistanta el 3 dormoĉambroj, manĝejo, kuirejo, tualeto, du terasoj kaj ĝardenoj, apud la maro (Costa Blanca). Luprezoj: 2 semajnoj po 4300, 3 semajnoj po 6170 pesetoj, antaŭ julio kaj ekde oktobro reduktitaj. Dum aŭgusto okupota. Informoj: S-ro Francisco Contri Avars, Historiador Palau, 2, Denia (Alicante), Hispanio.

**Feria semajno en Francio**. 20.—27. 7. 1962 je favoraj prezondiĉoj. Multe da

ekskursoj. Informoj: Esperanto-grupo „Bona Stelo“, 31, Rue Pêcherie, Romans (Drôme), Francio.

**Feria semajno en Svislando**. 2.—8. 9. 1962 en nova, bela feriohejmo Oberbalmberg. Informoj: Hans Hunkeler, poŝt-fako 417, Aarau, Svislando.

**Feria semajno en Nederlando**. 10.—22. 9. 1962 en Zwolle. La unuan semajnon oni pasigos en Leemkule. Dum la dua semajno okazos ekskursoj. Informoj: T. M. Blauw, Begonienstraat 12, Zwolle, Nederlando.

**Novaj radio-elsendoj**. De la 22a de februaro ĉiun lastan ĵaŭdon en monato okazas radio-elsendoj en Esperanto pri la diversaj Esp.-grupoj, pri literaturo kaj arto inter 18.45 kaj 19.00 MET sur meza ondo 233,3 m 1.286 KHz/Ĉeĥoslovakio. Ateŝtoj kaj sugestoj dezirataj de „Ĉeĥoslovaka Radio, Sendung für Österreich, Praha, Ĉeĥoslovakio“.

Schriftleitung/redakcio: Wilhelm Barnickel, Frankfurt (Main), Karlstr. 4—6. Sekretariat/sekretariejo: Elfriede Kruse, Frankfurt (Main), Karlstr. 4—6. Vorsitzer/pezidanto: Joachim Gießner, Elze/Hann., Bahnhof. Manuskriptoj estu maŝinkribitaj (nur sur unu paĝo de la folio), kaj la distanco inter la linioj estu 1½.

Druck/preso: Limburger Vereinsdruckerei, Limburg/Lahn