



Lübeck, urbo de la 15a jarkunveno



Holsten-pordego Lübeck

„Liubiĉe“, la ĉarman, nomis zorbaĝ gentoj antaŭ mil jaroj la reĝan fortikaĵon inter la riveroj Trave kaj Wakenitz. Sed multaj kvereloj kaj bataloj, kiuj preskaŭ senhomigis tiun region, devigis imperiestron Konrad II. pacigi la marbordon, transdonante ĝin al la velfa reĝodomo. El tiu Henriko la Leono fondis en 1159 la nunan Lübeck, la unuan grandan planitan komu-

numon en la nordo. Pro la protektita favora situo la urbo rapide kreskis. Jam en la 14a jarcento pli ol 25 000 enloĝantoj, multaj el Vestfalia, el la Malsupra Rejno kaj Nederlando helpis pligrandigi la riĉecon de la urbo, kies urbestro samtempe oficis kiel admiralo de la Hanso-ŝiparo.

La germana imperiestro Frideriko I. (Ruĝbarbulo) donis multajn privilegiojn al Lübeck; ĝi ricevis la sendependecon jam en 1226 kaj povis konservi ĝin ĝis 1937. Ĝis la eltrovo de Ameriko kaj la malkovro de novaj velvojoj en sudaj kaj okcidentaj maroj, la urbo ĉiam plivastigis la komercajn rilatojn kun la nordaj landoj. Fine ĝis Novgorod, Bergen kaj Brügge etendiĝis la vartrafiko de la Hanso-ĉefurbo Lübeck. Post la 16a jarcento kvereloj inter la Hanso-urboj, plifortigo de la okcident-eŭropaj landoj kaj religiaj disputoj malfavoris memstaran politikon. Konservante siajn eksterajn rilatojn, Lübeck povis eviti enmiksiĝon en politikajn kverelojn. Necesis la tuta potenco de napoleonaj komercaj leĝoj por haltigi tiun evoluon.

La konstruo de la transholstina kanalo, inter Balta kaj Germana Maroj, kies planadon oni komence kun entuziasmo salutis, jam baldaŭ montris sin malavantaĝa por la urba komerco. La grandaj deponejoj ĉe la haveno pli kaj pli restis neuzitaj, la funkcio de la haveno kiel varŝanĝejo regredis. Sed saĝe la senato klopodis kompensi tiun fenomenon per lokigo de industriaj entreprenoj. Grave helpis la bonegaj fervojaj rilatoj al la sudo ĝis Bohemio kaj la konstruo de la Elbe-Lübeck-kanalo. Fine de la 19a jarcento fariĝis el nure komerca urbo same grava industria centro. La milito multon detruis, kion diligento

de jarcentoj konstruis. Pli ol 100 000 rifuĝintoj el oriento restis en Lübeck kaj fariĝis intertempe ĝiaj civitanoj.

La sep oraj preĝejoj turoj ne jam denove brilis super Lübeck, kiam en la jaro 1953 ni triope alvenis bicikle, dum malfrua posttagmezo en majo. La Holsten-pordego, ĝis tiam nur konata de bildoj, impresis malpli pro sia grandeco sed pro la inklino de la du pordegturoj apogi sin reciproke, kion tamen malhelpas la interkonstruita pordega parto jam dum 494 jaroj. Sed nun ni estas en 1971, la detruoj de la bombatako el 1942 ne plu videblas. Feliĉe la urbo nur unu fojon devis suferi, ĉar tuj poste la tiama estro de la Ruĝa Kruco, la svisa sciencisto kaj diplomato Carl Jakob Burckhardt, savis ĝin utiligante la havenon kiel ekspedejon por la poŝtaĵoj al kaj de la tiamaj militkaptitoj. Pro tio eblas nun ankoraŭ trovi en urbo kun pli ol 250 000 enloĝantoj stratetojn kiel en malnova vilaĝo; kie la mastrinoj sekigas la tolaĵon sur herbejo apud la rivero Trave, kie avo kaj avino dum bona vetero metas tablon kaj seĝojn antaŭ la pordon, agrable diskutante kun la najbaroj la plej novajn oni-dirojn.

Ĉiuj vojoj estas mallongaj en la antikva urbocentro, ĉar kiel insulo ĝi estas ĉirkaŭita de la rivero Trave kaj ĝiaj kanaloj. La propraj piedoj sufiĉas, kiam ni, enirante tra la Holsten-pordego, unue turnas nin dekstren por viziti la malnovajn saldeponejojn. En la 16a kaj 17a jarcentoj konstruitaj, kelkaj el ili estas interne ŝanĝkonstruitaj al modernaj grandmagazenoj. Volonte ni poste daŭrigas la vojon al la urbodomo, unu el la plej belaj mezepokaj. Ne nur la soifo devus estis la kaŭzo gustumi en la urbodoma vinkelo la faman „Rotspon“, kiu, kvankam ĝi kreskis en konataj francaj vinregionoj, pro la mara klimato kaj le sperteco de la kelomajstroj akiris sian ŝatatan kvaliton. Ni klopu du trovi lokon en la Admirala Ĉambro kaj sidiĝu ĉe la tablo farita el ligno de la lasta Lübeck-a admiralsipo. Fortigitaj ni daŭrigu la vojon al preĝejo St Marien, la plej tipa de la nordgermana briko-gotiko, finkonstruita en 1350. Domaĝe, ke nur dum julio kaj aŭgusto ĉiuj aŭde la nuna organisto, prof. Walter Kraft, ludas sur la fama, dum la Dua Mondmilito detruita, sed riparita „Totentanz“-orgeno, verkojn de Buxtehude kaj Bach. Ambaŭ komponistoj ludis ĉi tie kaj laŭdire Johann Sebastian Bach volonte estus fariĝinta posteulo de Dietrich Buxtehude kiel organisto ĉe St

Marien. Sed Bach, timigite pro la postenkompensado, nome edziĝo kun la filino de Buxtehude, ĉe krepusko fuĝis el la ĝis tiam de li ŝatata urbo.

Proksime, en la Mengstrato naskiĝis Thomas Mann, kiu kun la frato Heinrich kaj Emanuel Geibel apartenas al la eminenta verkista triopo de Lübeck. Vizito al la komercista domo „Schabbelhaus“ donas impreson, kiel riĉaj civitanoj vivis en la 16a kaj 17a jarcentoj. Nun ĝi utilas kiel historia restoracio kaj denove ni havas okazon, eble en la „Thomas Mann“-ĉambro ĝui glaseton da ruĝa vino aŭ varmigi nin per glaso da teo. Vi dezirus tason de kafo! Tiam mi rekomendas reiri kelkajn paŝojn ĝis la urbodomo. Ĉe la alia stratflanko ni sidiĝu en la kafejo Niederegger, ĝuante la kafon kun peceto da marcipano. En tiu ĉi domo knedis novcivitano Johann Georg Niederegger 1806 la unuan marcipanon, kiu famigis Lübeck tiel, ke en 1858 alvenis mendilo el Petersburgo menciante: „La carino trempas ĉiumatene peceton da Niederegger-marcipano en la kafon.“ Same ni povas frandi kaj dume admiri la ĉiaman ekspozicion marcipanan. Cetere, nun pluraj fabrikoj produktas marcipanon, pli ol 10 000 tunojn de la bongusta dolĉaĵo ĉiujare trovas sian vojon al niaj buŝoj. Se vi mem volas iom miksi, jen la recepto por hejma uzo: $\frac{1}{3}$ da sukero, $\frac{2}{3}$ da migdaloj, la spicojn vi devas mem inventi.

Mi proponas almenaŭ mallongan viziton al kelkaj muzeoj, kiuj ne nur pro la konvena kadro apartenas al la plej belaj en nia lando. Ekzemple la St Annen-muzeo en iama monaĥejo konservas ekleziajn monumentojn el la granda pasinteco de la urbo. En „Behnhaus“, malnova patricia domo, oni ekspozicias bildojn kaj skulptaĵojn el la 19a kaj 20a jarcentoj, inter aliaj la aparte konceptitan urbobildon de Oskar Kokoschka. Certe ankaŭ vizito al la plej malnova maljunulejo germana, la „Heilig Geist Hospital“ estus interesa, kaj nepre vidindas la skulptitaj figuroj de Ernst Barlach en la niĉoj de la Katharinenpreĝejo. Sed la kolomboj de Lübeck, same kiel aliloke, ne respektas arton kaj devigis la urbestaron protekti la skulptaĵojn per dratmaŝoj. Nun alrigardas nin la „almozpetulo“ la „kantisto“ kaj la „sinjorino en vento“ tra kribrilo. El la socio de la sanktuloj nur tiuj tri estas verkoj de Barlach, la ceteraj de Ernst Marks, kiu akceptis la nefacilan taskon, kiel posteulo kompletigi tiun serion.

Burĝa spirito naskis antaŭ preskaŭ 200 jaroj la „societon por akceli socialan agadon“. Al ĝi apartenas la restoracio „Gemeinnützige“, kies bone renovigitaj barokaj salonoj en tiu ĉi oktobro gastigos la 15an Jarkunvenon de GEFA.

mbr

Gekolegaj

kiuj ĉiunomate pagas sian BSW-kontribuon kaj neniam utiligas ties subvenciojn por kulturaj aranĝoj, mem kulpas pri tia malprofito. Anoncu vin per ĉemetita aliĝilo al la 15a Jarkunveno de GEFA en Lübeck 8.—10. Okt. 1971.

Modernisierung der Jugoslawischen Eisenbahnen

Kurzfassung des Fachvortrags, in Esperanto verfaßt und vorgetragen von Ing. Ljudevit Sekereš während des 23. Internationalen Eisenbahner - Esperanto - Kongresses in Maribor (Jugoslawien) im Mai 1971.

Mehr als hundert Jahre, heißt es, habe die Eisenbahn eine Monopolstellung unter den Verkehrsmitteln gehabt. Seit Jahrzehnten produziert die Industrie jedoch in steigendem Umfang neue Transportmittel für den Straßen- und Luftverkehr, die durch ihr Angebot, konkurrierend oder ergänzend zum Bahnverkehr, die Rolle der Eisenbahn auf dem Transportmarkt beeinflussen.

Die im Verkehrsinstitut angestellten Untersuchungen haben ergeben, daß die Transportdauer der konkurrenzfördernde Faktor ist, der alle Verkehrswege zur Modernisierung ihrer Transportmittel veranlaßt. So sind auch die Jugoslawischen Eisenbahnen als ein Transportunternehmen wie jedes andere zu betrachten, das sich als solches ebenso konkurrierend oder ergänzend, allen übrigen Transporteinrichtungen gegenüber verhält.

Das Konzept zur Modernisierung des Eisenbahnverkehrs sieht seine Verwirklichung in drei Richtungen vor:

1. Vervollständigung des Eisenbahnnetzes,
2. Straffung des Netzes durch Aufheben unrentabler Linien,
3. vollkommene Modernisierung des Eisenbahnbetriebs.

Die übernommenen Bahnlinien, seinerzeit nach verschiedenen Systemen erbaut, sichern noch keineswegs direkte Verbindungen zu allen Bereichen des Landes, weshalb die Jugoslawischen Eisenbahnen gezwungen sind, weiterhin ihr Netz zu vervollständigen. Diese Neubauarbeiten, die gleich nach dem 2. Weltkrieg begonnen wurden, dauern voraussichtlich noch bis zum Ende der 70er Jahre.

Die Studien über Belastung der einzelnen Bahnlinien haben aufgedeckt, daß mehr als Dreiviertel des Eisenbahntransportes auf kaum einem Drittel des gesamten Streckennetzes abgewickelt werden. An-

dererseits gibt es Nebenstrecken, die Jahr für Jahr ein Defizit von insgesamt ca. 200 000,— N DIN verursachen. Diese Umstände bestimmen die Eisenbahndirektionen, den Verkehr auf unrentablen Strecken einzustellen. Das Verfahren läuft aber nur langsam ab, teils wegen der sozialen Probleme für die betroffenen Bediensteten, teils wegens des Widerstandes territorialer Autoritäten, die immer noch die Eisenbahn als Einrichtung betrachten, die ihre Pflichten gegenüber der Öffentlichkeit bedingungslos zu erfüllen habe.

Die vollständige Modernisierung des Eisenbahnverkehrs umfaßt alle Strecken, in erster Linie aber diejenigen mit größter Verkehrsdichte. Ebenso wird die Arbeit in den Bahnhöfen betroffen sowie auf einzelnen Industriebahnen. Modernisierung ist hier im weitesten Sinne zu verstehen; sie umfaßt sowohl das Technische wie das Organisatorische. Mit anderen Worten: gleichlaufend zur Modernisierung der technischen Mittel (Schienenweg, Signal- und Sicherungseinrichtungen, Elektrifizierung, Loks und Wagenpark, Rangierkapazität, Warenumschlag usw.) darf man auch den menschlichen Faktor nicht vergessen. Die Eisenbahner sind fachlich und organisatorisch zu bilden. Besonders die Einführung des Marketings, d. h. eines Dienstzweiges zur Erforschung, Analyse und Beeinflussung des Transportmarktes, braucht solche Eisenbahnfachleute, die sowohl auf der Ebene der JŽ-Hauptverwaltung, wie auch für die Bereiche der Direktionen und Bahnhöfe ihren Beitrag leisten, um im Rahmen des Selbstverwaltungssystems die Jugoslawischen Eisenbahnen wieder zu einem gesunden Wirtschaftszweig des Landes zu entwickeln.

Der Originaltext, z. T. mit Streckenkarte, ist gegen einen internationalen Antwortschein zu beziehen durch:

Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistaj, YU-11 000 Beograd, Postfach 563, Jugoslawien. Die deutsche Übersetzung des vollständigen Textes kann im September beim GEFA-Sekretariat per Dienstpost angefordert werden.

wbr

Distrikt-komisiito en Nürnberg

Mi lernis nian lingvon 1953/54 preskaŭ nur aŭtodakte. Antaŭe mi ankoraŭ neniam estis aŭdinta ĉi tiun al mi fremdan lingvon. Por kontroli mian elparoladon, mi veturis de tempo al tempo, kiam la deĵoro permesis tion, al la preskaŭ 100 km malproksima Nürnberg. Tie je la sama tempo estis 2 aliaj E.-lernantoj, por komencantoj.

Tute hazarde mi eksciis, ke en mia urbo Lichtenfels estis 2 aliaj E.-lernantoj. Unu el ili estis nia kolego S ü n k e l Benno, kiu intertempe ja estas internacie konata. Ni 3 komencantoj tiam kunsidiĝis kaj ekzercadis tiel longe, ĝis mi kuraĝis, instrui Esperanton al aliaj lernemuloj. 1957 ni fondis la unuan lokan E-grupon en nia regiono kun 18 membroj. Nun ĝi inkluzivas ankaŭ la regionon de Coburg kaj Kronach. Por ne perdi la kontakton kun la fervojistaj esperantistoj mi aliĝis ankaŭ al la fervojista grupo en Nürnberg.

Preskaŭ regule mi partoprenis la E.-kunvenojn de la Nordbavara Esperanto-Ligo, la ĉefkunvenon de GEFA, la kongresojn de GEFA kaj de IFEF.

Kiam nia distriktkomisiito, s-ro Gößmann, emeritiĝis, en Nürnberg neniu troviĝis por transpreni ties postenon, kvankam la plimulto de niaj gegrupanoj loĝas tie. Tiun jaron (1966) ni havis nian jarĉefkunvenon en Ulzen. Li proponis al mi, partopreni kun li la GEFA-kunsidon. Scivoleme aŭdi, pri kio oni tie diskutos, mi restis la tutan tagon. Kiam finis la kunveno, mi estis vidinta de la urbo kaj de la ĉirkaŭaĵo tute nenion kaj oni deklaris al mi, ke estonte mi estos la distriktkomisiito de la regiono Nürnberg.



Johann Müller

Mi ne estas materialisto. Sed tamen mi devas konstati, ke Esperanto utilis al mi treege. Mi nur devas pensi pri miaj vojaĝoj eksterlanden, pri mia korrespondado kun alilandanoj, pri mia poŝtmarkkolektaĵo. Estas nur domaĝe, ke preskaŭ ne estas eble, aranĝi sukcesplenan grupkunvenon kaj ke mi ne havas la tempon, perfektigi esperantligve.

Kurioza lingvo

Kion komunan havas „Familie heute“, porklienta revuo de la viandista metio, kaj „St. Pauli Nachrichten“, la Heroldo de la karnista medio, tio unuamomente ne facile evidentiĝas, se oni ne volas konsideri komparon ekzemple inter ilustraĵoj pri vivantaj kaj kadavraj sinkoj. Tamen, objektive la kultura nivelo de ambaŭ ŝajnas esti ne tre diferenca. Pornografiantojn kaj buĉistajn klientojn ĝojigis ties respektivaj gazetoj per la samteksta sprita informo, ke Udo Jürgens nun kantas en lingvo, kiu tute ne ekzistas. Ĝi, Esperanto, ne sukcesis akceptigi sin, kvankam ĝi hodiaŭ havas multajn adeptojn!

wbr

Redaktfino por n-ro 4/1971
estas la 10. 11. 1971.

Nekrologo

Unu el la unuaj membroj de nia asocio forlasis la rondon de siaj malnovaj kamaradoj. Ni funebras pri Josef Waldmann, kiun 72-jara, la 31an de julio la morto prenis el longa sufero. Al lia familio GEFA kunsente kondolencas.

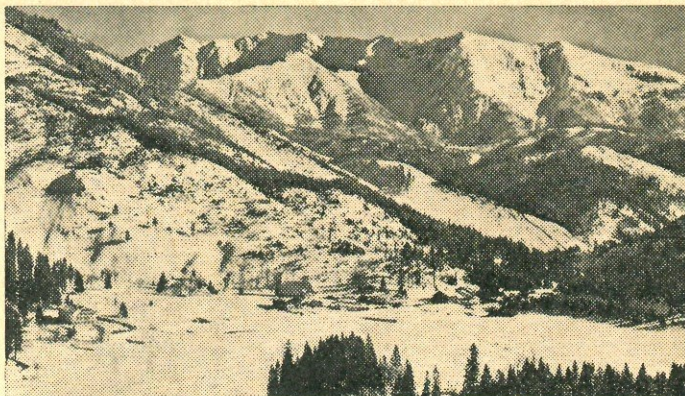
Kvankam pro lia sanstato de pluraj jaroj li ne plu aperis inter nia kolegaro, tamen ne forgesitaj restas liaj multflankaj meritoj. Ne nur kiel tiama subsekciestro de la fervoja distrikto Essen, sed same en la loka rondo Recklinghausen kiel ties prezidanto, kaj sur tuta Revelo-tereno li senlace kaj modele laboris por disvastigo de

nia lingvo. Tre grandan nombron de interesuloj li kiel kursestro kondukis en la Internacian Lingvon. Konsekvence ankaŭ en sia familia sfero li praktikis Esperanton kaj ĉirkaŭ liaj filinoj entuziasme ariĝis ĝermo de unua postmilita germana Esperantojunularo.

Kiel sincera simpla homo Josef Waldmann frue ekkonis idealan kaj praktikan valoron de nia lingvo, kiu havigis al li amikecon kun multe da homoj en Esperantujo. Malgraŭ nefacila sorto, kiu plurfoje trafis lin, li disradiis infektan optimismon kaj afablan serenon. Tiel ni, liaj amikoj, volas memori lin.

— P —

13a Internacia Fervoja Esperanto Skisemajno



Regiono de Spitzingsee

La 13a Internacia Fervoja Esperanto Skisemajno (IFES) okazos de 5.—12. 2. 1972 en la fervoja sportdomo „Willi-Merkel-Heim“ apud Spitzingsee. La loko situas en la bavara alpoj,

proksime de fervoja linio München - Bayrischzell. Ek de la stacio Fischhausen-Neuhaus veturo speciala aŭtobuso 6 km al Spitzingsee (1100 m). La nombro de la partoprenantoj estos

limigita je 60 personoj. Bonvolu peti informojn kaj aliĝilojn kontraŭ respondokuponon ĉe S-ino Elfriede Kruse, D 60 Frankfurt (M), Schweizer Str. 104 (Germanio).

3500 korespond-petoj!

La Koresponda Servo Mondskala de UEA havas nun en sia adresaro ĉirkaŭ 3500 korespond-petojn. El ili, 421 estas kolektivaj petoj (ekzemple de lernejoj klasoj) Ile reprezentas fakte pli ol 4000 korespondantojn. Oni povas diri, de, ke la Servo, fondita en 1957, disponas pri adresoj de pli ol 7000 personoj.

Dum 1969 la Servo respondis al ĉirkaŭ 700 petoj. Dum la sama jaro ĝi ricevis novajn proponojn pri korespondado el 38 landoj de ĉiuj kontinentoj. Enskribo en la adresaron estas senpaga. Nur por ricevi respondon rekte de la Servo necesas aldoni internacian respond-kuponon. La Servon gvidas f-ino C. HUE-TER, 12 rue des Jacobins, F - 63 Clermond-Ferrand (Pdd) — Francujo.

El: Esperanto Fervojisto
(Franca organo)

57a UEA-Kongreso en PORTLAND (Oregon, USA)

de la 29a de julio ĝis la 5a de aŭgusto 1972! Jen estus foje ebleco flugi al Ameriko kaj tie partopreni al tutmonda E-kongreso. UEA organizos karavanflugojn. Konstanta Kongresa Oficejo, UEA, Nieuwe Binnenweg 176, Rotterdam 2, (Nederland).

Notu bone

Skota viskio estas pli sana por maljunaj homoj ol lakto, opinias la jugoslava ŝtatestro marŝalo Tito. Okaze de akcepto en la kroata ĉefurbo Zagreb, li rekomendis al sia gasto, la usona prezidanto Richard Nixon, ke li trinku viskion, kiam li preferis trinki jugoslavan rozan vinon. „Kiam vi maljuniĝas, viskio estas pli bona por via sango ol lakto“, asertis Tito.

tradukita de W. Graß
el „Solinger Tageblatt“

Pli ol 100 000 komputeroj en la mondo

La provizo de komputeroj antaŭ nelonge ampleksis je 111 600 instalaĵoj en la mondo. El ili estas 73 700 en USONO kaj 23 900 en okcident-eŭropo instaligitaj. La resto dividiĝas kun 7 200 maŝinoj en azio, 5 100 en orient-eŭropo, 100 en oceanio kaj 700 en afriko. Al tiuj rezultoj venis la Diebold Deutschland GmbH dum la studo de la nuna fakto.

Mallorca, Balearaj Insuloj. Kolora faldfolio, 10,5 x 21 cm. Eld. Turisma Ofic. Av. Jaime III, 56, Palma de Mallorca.

Bologna/Italio. Faldprospekto kun plano de la urbo kaj listo de vidindaĵoj, kun kelkaj bildoj. Eldonis 1970: Ente Provinciale Turismo, Via Farini, Bologna.

„Fiat 124 Special T“. 8-paĝa grandformata faldprospekto. Eldonis: FIAT. Direzione Relazioni Pubbliche, Corso Marconi 10, I-10100 Torino.

Iom pri la fervojlinioj en Norvegujo

LA ROROSLINIO

Antaŭ ĉio estas la pejzaĝo de la grandaj kaj frankvilaj trajtoj, kiuj rankontas nin laŭ la Røroslinio.

De Hamar la linio iras post kelkaj mejloj kun abundaj Hedemarkkamparoj en la arbaron, kaj tuj poste ni venas al Elverum, la centro de la valo Osterdalen, kie konstruiĝis moderna urbsimila kolonio kun industrio, komerco kaj muzeoj, post kiam la loko tute detruigis dum la dua mondmilito.

Norde tra Osterdalen ni trapasas senfinajn abarojn kun senarbigitaj lokoj, kie la posedantoj vivtenas sin parte pere de terkulturado, parte pere de arbarekspluatado, kaj la grandajn arbarbienojn kun tradicioj malantaŭen tra la jarcentoj.

Ni atingas Rena — komercakaj trafikcentron, kaj 6 mejlojn norde de tie situas Koppang, ege malnova kunveno en Osterdalen, kiu ekfloriĝis, kiam la fervojo alvenis en 1877. En la arbaroj ambaŭflanke de la linio estas riĉa kaj varia bestaro. Alkoj kaj vulpoj, linkoj kaj guloj, eĉ lupoj kaj ursoj estis ĉi tie pafmortigitaj dum la lastaj jaroj.

Ĉe Alvdal ni renkontas la 1666 m altan 12 Tronfill, kaj ĉe Tynset la valo vastiĝas. Ni nun atingas la altebenaĵon, kiu nomiĝas Rørosvidda, kaj venas al la sola altmontarurbeto de Norvegujo, Røros, kiu situas 650 m s.l.m., enkadrigita de arbarvestitaj deklivoj, kaj kun superelstaraj skorialtajetoj tute apud la domuroj. Ĝi ekkonstruiĝis

samtempe kun la starigo de la kuprouzino en 1644, kaj ĉirkaŭ la bela ŝtonpreĝejo el la jaroj ĉirkaŭ 1770 situas la aristokrataj domoj de la bonkondiĉuloj kaj la grizaj, malriĉaspektaj ministdomoj. La malnova urbparto estas protektita, kaj dum ĉiuj jarsezonoj venas turistoj por rigardi ĉi tiun eksterordinaran societon, kiun Johan Falkberget vivigis pere de sia verkado. La minekspluatado ne plu estas grava; hodiaŭ estas industrio kaj turist-trafiko la ĉefprofesioj. Spite de la malmilda klimato estas en la Rørosdistrikto signifoplena terkulturado, kaj en la montaroj oriente kaj norde de la monturbeto vivtenas sin malgranda laponosocieto pere de boacgregoj.

Ĉe Harborg, du mejlojn norde de Røros, la linio atingas la plej altan punkton, 670 m s.l.m.

Ĉe Alen la valo mallarĝiĝas, kaj malsupren laŭ Haltdalen la linio iras laŭ la deklivo longdistance de la valfundo. Poste la linio iras laŭ la rivera Gaŭla, kaj en Støren Røroslinio kunligiĝas kun la Dovrelinio. La lastajn mejlojn ĝi iras tra fruktodonaj terkulturdistriktoj, ĉe Melhus por la unua fojo oni vidas la bluan fjordon, kaj poste ni veturas en Trondhejmon, la historian urbon ĉe la rivero Nidelva.

el: Norvega Esperantisto

La Svisa Federacia Fervojo

kies linioj gvidas tra la tuta lando, interligas la ĉefajn urbojn per tre komfortaj kaj rapidegaj trajnoj (krom TEE). Inter Zürich kaj Genevo (286 km) tia trajno haltas nur en Bern (post 90 minutoj), en Fri-

bourg (post pliaj 22 min.) kaj en Lausanne (post pliaj 40 min.). Por la tuta distanco la trajno bezonas, kune kun la interhaltoj, nur iom pli ol 3 horojn, t. e. preskaŭ 100 km po horo; nature kunveturas ankaŭ restoracia vagono. La Svisa Federacia Fervojo favoras la internacian lingvon. Laŭ propono de nia jam delonge mortinta samideano D-ro Spielmann, kiu laboris en la Generala Direkcio, ĝi adoptis, kiel telegraman adreson, la Esperantan vorton „Fervojo“ kaj por la vojaĝanta internacia publiko ĝi jam dufoje eldonis Esperantan prospekton. Oni atingas ĝin, skribante al la Generala Sekretariato de SBB/CFF, en Bern (Svislando). Bonvolu menciigi „Turistan mondo“.

Nova Esperanto-prospekto

Aŭstrio. „Bonvenon en Aŭstrio“. 8-paĝa faldfolio kun koloraj bildoj. Eldonis: Nacia Oficejo de la Aŭstria Turismo, Hohenstauffengasse 3, A-1010 Vieno.

„Bonan Vojaĝon per Trajno“/Finlando. 24-paĝa riĉe kaj kolore ilustrita broŝuro pri la fervojo en Finnlando, indikante ankaŭ la ŝipveturadon sur la finnaj lagoj. Eldonisto ne indikata; tamen oni povas skribi al la ŝtataj fervojoj, kies finna nomo estas: Valtionrautatiet, Helsinki.

Norvega Ŝtata Fervojo, Oslo. „Mi estis tie“ estas la titolo de nova Esperanta turista filmo pri vojaĝo en suda Norvegio. 16 mm-kolorfilmo daŭranta 20 minutojn. Pruntepreni ĝin de Norvega Esperantista Ligo, Boks 942, Oslo.

el: „Turista mondo“