

3x

BULTENO



de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher
Eisenbahner - Esperantisten im Bundesbahn - Sozialwerk

Fondita 1952

Numero 2

Marto/Aprilo/Majo/Junio 1979



23a GEFA-Jarkunveno en Heilbronn



Käthchen von Heilbronn

foto: Verkehrsverein Heilbronn

Aŭtuna kunveno en Heilbronn

ESPERANTO - Lingvo
Internacia

23a Jarkunveno de GEFA



Heilbronn 5. — 7. 10. 1979

La somero ankoraŭ ne komenciĝis, sed la preparoj por la aŭtuna jarkunveno de la Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) jam bone progresas. Dum lastjare la hansa urbo Bremen allogis multajn geamikojn el naŭ landoj, gastigos tiun jaron la GEFA-anojn la sudokcidenta urbo Heilbronn. Notu jam nun la daton! Estas la 5a ĝis 7a de Oktobro 1979.

La varia programo promesas plenumi denove la dezirojn de la kongresanoj. Vendredon: gazetara konferenco de la GEFA-estraro kaj vespera kontaktkunveno. Sabaton: antaŭtagmeze laborkunsido de la estraro kun la distriktaj komisiitoj, nepublika lingva ekzameno kaj por la aliaj vizito al la kastelruino Weinsberg; posttagmeze aŭtobusekskurso al la kuracloko Bad Wimpfen kaj vespere, post komuna lunĉo, la tradicia festvespero kun posta dancado. La dimanĉo antaŭvidas matineon, la publikan parton de la lingva ekzameno kaj kiel finon la komunan tagmanĝon. Ĉiuj aranĝoj okazos en la centre situanta Domo de Metio. Detalojn bv. legi en la oficiala programo kaj aliĝilo.

Konatiĝu jam nun kun la gastigonta regiono. Dokumente atestebla estas Heilbrunn — tiel nomiĝis unue la urbo — en la 8a jarcento. Kie la alemanoj posedis paganan sanktejon, troviĝis merovinga-karolinga reĝa bieno de la frankoj. En la 12a jarcento Heilbronn ricevis urbajn rajtojn. 100 jarojn poste komenciĝis la memadministrado de la sendependa urbo Heilbronn, kiu finiĝis nur en 1803 per la enkorpiĝo en la reĝa regno Vitembergo. Komerco, gildoj kaj la vinkulturigo destinis ĉe la ekonomian evoluon. La favora situo ĉe la navigebla rivero Neckar, kompletigita

per floronta industrio, alportis prosperon por la ŝvabaj enloĝantoj. La dua mondmilito detruis la plej grandan parton de la urbo. Multaj enloĝantoj mortis. La postmilita periodo permesis la konstruadon de modernaj kvartaloj kun parkoj kaj aleoj. Tamen oni restaŭris kelkajn elstarajn konstruaĵojn, ekz. la renesancstilan Kilian-preĝejon el la 16a jarcento kun sia 62 m alta turo. Al la sama arperiodo apartenas la urbodomo. Antentu ĝian grandan horloĝon, sub kiu ora koko krias ĉiun kvaran horon.

Kio estus Heilbronn sen siaj famaj vitejoj ĉirkaŭe? Certe la kongresanoj gustumos la noblan vinon, pri kies kulturigo s-ro Theodor Heuss, la posta federacia prezidanto kaj honora burĝo, verkis sian disertacion. Al aliaj konataj personoj apartenas s-ro Mauser, kiu produktis armilojn, aŭ d-ro Stolz, kiu inventis la kontraŭdoloran medikamenton Piramidon.

Proksime de Heilbronn troviĝas la malnova vinurbeto Weinsberg. Sabaton antaŭtagmeze, kiam la oficialuloj partoprenos la laborkunsidon, la aliaj ekskursos tien por ĝui la grandiozan panoramon sur de la kastelruino Weibertreu. De tie la „fidelaj virinoj“ portis en 1140 sur la dorso siajn edzojn kiel plej valorajn havaĵojn, por protekti ilin kontraŭ la kaptiĝo per la venkinta reĝo.

Sabaton posttagmeze ĉiuj veturos al la romantika kuracloko Bad Wimpfen: Tiu urbo elradias la feliĉan harmonion inter la historiĉa urbekerno kaj la moderna kuracarealo. Sed direktu vian atenton prefere al la urboparto antikva. En la valo dominas la preĝejo de la sanktulo Petro, ĝi estas dutura en gotika stilo kun mirinda klostro. Preterpasante faktrabajn frontonajn domojn vi atingas la gigantan Bluan Turon, vaste videblan signon de la urbo. Tie loĝas ankoraŭ la turgardisto kun sia familio, kaj dimanĉe eksonas ĥoralo blovita al ĉiuj kvar direktoj. Ĉirkaŭe leviĝas la ceteraj restaĵoj de la iama imperiestra palatino. Bonŝance konserviĝis la plej granda loĝdomo el tiu periodo. Nuntempe ĝi entenas historiajn urbajn objektojn. Vizitinda estas ankaŭ la Ruĝa Turo, destinita kiel imperiestra rifuĝejo, kaj la kapelo.

Guu tiujn belaĵojn rigardante de sur la palatino la multkurban riveron Neckar. Tiu regiono estis scenejo de multaj ĝojigaj, sed ankaŭ malagrablaj eventoj. La tagoj de la GEFA-jarkunveno donos al vi la unikan ŝancon konatiĝi kun romantikaj

lokoj kaj esti denove kune kun viaj gekolegoj. Praktiku vian lingvon internacian. Ne necesas akcenti, ke niaj eksterlandaj geamikoj estas bonvenaj kiel ĉiam. GEFA atendos vin elkore.

W. B.

23a GEFA-Jarkunveno en Heilbronn

5a ĝis 7a de Oktobro 1979

Informationen:

Anmeldevordrucke mit vorläufigem Programm liegen bei. Mehrbedarf kann bei den Bezirksbeauftragten angefordert werden.

Anmeldeschluß: 31. 8. 1979

Mit dem Anmeldevordruck können Sie Ihre Zimmerbestellung an den Bba Stuttgart richten (Rückseite des Vordrucks ausfüllen und nichtzutreffende Angaben streichen). Eine geringe Anzahl Bestellkarten für Direktbestellung an das Städt. Verkehrsamt – Verkehrsverein Heilbronn e. V. – gehen den Bba zu und können dort angefordert werden.

Empfangsbüro: Im Bahnhof Heilbronn Hbf

Sprachprüfung:

Umgehende Anmeldung erbeten.

Programm

- abwechslungsreich und interessant
- außer Arbeitssitzungen
 - Stadtführung
 - Ausflüge nach Weinsberg und Bad Wimpfen
 - Festabend und Tanz
 - Matinee am Sonntagmorgen

Erleben Sie ein angenehmes Wochenende in einer entzückenden Stadt (lesen Sie auch den Bericht in Esperanto).

Nekrologo

Mortis la 28an de Decembro 1978 la membro de la fervojista grupo Bremen

s-ino Marianne Wichmann.

Al la familianoj, la edzo estas ankaŭ membro de la grupo, ni esprimas sinceran kondolencan.

GEFA-estaro

Informoj:

Aliĝiloj havebla ĉe Siegfried Krüger, Schmollerstr. 22, D-7100 Heilbronn.

Aliĝlimdato: 31. 8. 1979

Vi povas mendi ĉe S. Krüger aŭ rekte ĉe Städt. Verkehrsamt – Verkehrsverein Heilbronn e. V., Rathaus Marktplatz, D-7100 Heilbronn.

Akceptejoj: en la stacidomo Heilbronn Hbf

Ekzameno

Partoprenantoj anoncu sin plej malfrue ĝis 15. 9. 1979 al s-ro Fritz Lautenbach, D-6400 Fulda, Am Abtstor 21; deĵore: BAR Lautenbach, Bf 6400 Fulda, telef. 957/822/122.

Programo:

- varia kaj interesa
- krom la laborkunidoj
 - urbĝivado
 - ekskursoj al Weinsberg kaj Bad Wimpfen
 - Festvespero kaj dancado
 - matinea dimanĉmateno
- Travivu agrablan semajnfino en ĉarma urbo.

Enhavbibliografio de Esperantaj periodaĵoj 1887 – 1978

Por prilaborata „Enhavbibliografio de Esperantaj periodaĵoj 1887 – 1978“ ĉiuspecajn malnovajn Esperantogazetojn serĉas: Edward Wojtakowski, P.O. Kesto 312, PL 50-950 WROCLAW 2, Pollando. Rekompenco per poŝtmarkoj, Esperanto-libroj ktp.

Das Ergebnis der Mitgliederwerbung

Der veranstaltete Wettbewerb hat unserer Vereinigung 48 neue Mitglieder zugeführt. Obgleich wir uns gerne eine noch größere Anzahl von Neuzugängen gewünscht hätten, freuen wir uns über das Ergebnis und danken insbesondere allen, die sich tatkräftig für die Werbung eingesetzt haben.

Auch danken wir den Mitgliedern, die uns wertvolle Preise zur Verfügung gestellt haben. Dadurch wurde bewirkt, daß wir keine zusätzlichen Preise beschaffen mußten.

Über die Verteilung der Preise hat am 6. 3. 1979 eine Dreierkommission in Münster (Westf.) entschieden. Die ersten 3 Preise, wie sie im Bulteno 5/1978 bekanntgegeben sind, erhielten:

Manfred Retzlaff

mit 14 geworbenen Mitgliedern,

Heinz Schindler

mit 9 geworbenen Mitgliedern,
und Werner Heimlich sen.

mit 6 geworbenen Mitgliedern.

Die übrigen Preisträger sind:

Joachim Schrapp, Egon Kiefer, Joachim Gießner, Günther Bartz, Elfriede Kruse, Fred Gissibl, Werner Lepke, Konrad Tasler, Heinz Papenfuß, Karl Bernhard, Johannes Müller und Heinz Berge.

Die Preisträger werden im einzelnen benachrichtigt. Nach Einsendung der Anrechnungsscheine werden die Preise übersandt.

Leider ist mit den Neuzugängen nur der Mitgliederschwund der letzten Jahre aufgefangen worden. Deshalb bitten wir nochmals alle Mitglieder, sich auch in Zukunft für die Verbreitung der internationalen Sprache Esperanto nachdrücklich einzusetzen, damit die Mitgliederzahl unserer Vereinigung nicht mehr stagniert oder schrumpft, sondern erneut wächst. Das ist unser aufrichtiger Wunsch nach diesem Wettbewerb.

Mitgliederzugang

Als neue Mitglieder begrüßen wir: Ursula Schrapp, Münster (Westf.), Karl-Heinz Boesch, Bm Soltau, Rudolf Hausenblas, Bm Soltau, Herbert Merta, Bm Soltau, Rudolf Pottharst, Bm Soltau, Heinrich Schäfer, Bm Soltau, Horst Wlassenko, Bm Soltau, Adelheid

Bartz, Dortmund, Edith Hildebrand, Frankfurt (M), Rudolf Drost, F/R-Büro der BD Essen, Wilhelm Krämer, F/R-Büro der BD Essen, Greta Deutsch, Offenbach (M), Amelia Garcia, München, Hans Jenauer, Bf Bad Oldeslohe, Margarete Köhler, Münster (Westf.), Bernhard Nienhaus, Bm Coesfeld (Westf.), Abderrazak Sassi, Dortmund, Gerhard Pütz, F/R-Büro der BD Essen, Albert Steinem, Münster (Westf.), Julie Winter, Wolfhagen, Harry Sellinath, Frankfurt-Sindlingen, Hanni Kiefer, Steinbach, Knut Papenfuß, Braunschweig, Reinhold Ritthaler, Lohnsfeld, Manfred Stöhr, Schwelm, Paul Kutz, Schwelm, Anton Kronshage, Schwelm, Ursula Grattapaglia, Alto Paraiso (Brasilien), Alfred Schulte, Bf Schwelm, Eügen Kutz, Remscheid, Günter Schmale, Bf Bassum, Manfred Pfeiffer, SV Südwest Karlsruhe, Karl Cervik, Büro T der BD Essen, Dietmar Tigges, Büro Tv der BD Essen, Ingeborg Nagel, Herzberg (Harz), Margarete Lünstedt, St. Andreasberg, Irene Gießner, Herzberg (Harz), Karlheinz Paßmann, Bf Duisburg-Ruhrort-Hafen, Klemens Maiwald, Bm Wanne-Eickel, Adelbert Höfer, Bm Lichtenfels, Lieselotte Hegenberg, Wetter (Ruhr), Otto Lorgie, Unna, Harald Bosch, Bf Bad Mergentheim, Johann Kohs, Schwelm, Jürgen Hegenberg, AW Witten, Magdalene Mönninghoff, SV Nord Münster (Westf.), Karl Bontrup, Büro T der BD Essen, Günter Struppek, Büro B der BD Essen.

GEFA-Vorstand

Fervojo en suda Hingiang en streĉa konstruado

La unua fervojo etendiĝanta en la sudan parton de Hingiang (Popola Ĉinio) estas en streĉa konstruado. Ĝi longas 474 kilometrojn, komenciĝas de Turfan apud Urumĉi, la ĉefurbo de Hingiang, transpasas branĉon de Tianŝan-montaro kaj sude finiĝas en Korla. Ambaŭflanke de la fervojo estas multaj montoj, profundaj valoj, komplikaj formacioj kaj la klimato estas kaprica.

La konstruado komenciĝis en 1971 kaj nun oni jam sternis ĉ. 270 kilometrojn da trakoj kaj la parto de 114 kilometroj inter Turfan kaj Ju-ergoŭ ĉe piedo de Tianŝan-montaro malfermiĝis al trafiko je la 1-a de Aprilo, 1978.

El: Popola Ĉinio 1/79

La Finnaj Ŝtatervoj (VR)

En 1978 la ekonomia vivo en Finnlando iom pliboniĝis. Post longdaŭra regreso montriĝis konjunktura revigliĝo. La eksporto kreskis. Tiun turniĝon reflektis ankaŭ la trafiko, nelaste la fervoja trafiko.

Positivajn rezultojn havigis la interna trafiko per varvagonoj, dum la internacia vartrafiko montris certan regreson. En la pasaĝertrafiko estis konstatebla malgranda kresko, precipe en la dua duono de 1978. La deficino de la VR atingis kiel en 1977 381 milionojn da finnaj markoj (ĉ. 190 mio. DM).

Pro la nekontentigaj rezultoj la VR komen- cis instrui siajn dungitojn pri ekonomia pensado. Budĝetproblemoj de la propra administracio, la strukturo de en- kaj elspezoj, profitproblemoj — tio estis temoj en specifaj kursoj, artikoloj kaj instruoj. Ĉiu unuopa fervojisto povas influi per sia servo la ekonomian rezulton, tezo same aplikebla por niaj fervojistoj.

En Majo 1978 estas finkonstruita fervoja trako, longa ĉ. 60 km, inter Jämsänkoski kaj Jyväskylä. La konstrulaboroj daŭris 13 jarojn. Entute necesis la novkonstruo de 8 tuneloj kaj 45 pontoj por superi montoj, lagojn kaj riverojn. Tiu linio estas en Finnlando unu el la plej belaj kaj interesaj. La vojaĝdaŭro inter Helsinki kaj Jyväskylä malpligrandiĝis je 90 minutoj.

La finnaj kaj sovetaj fervojoj finis la elektrizadon ambaŭflanke sur siaj trakoj, tiel ke la linio inter Helsinki kaj Leningrad povas esti funkciigata nur elektrike. Certaj dizelhidraŭlikaj lokomotivoj estas ŝanĝkonstruitaj en elektrikaj. En prova fazo funkcias dizelelektrikaj motoroj instalitaj en la lokomotivtipo Hr 12. Sukcesplenaj estis ankaŭ veturprovoj de elektrite tiritaj vagonaro kun rapideco de 185 km/h.

Por pecaĵoj la VR radikale ŝanĝis la transportsistemon. Nokte veturantaj frajtrajnoj transportas la pecaĵojn al la destinstacioj pli rapide je la sama prezo. Alian rimedon por ŝtopi la regreson prezentas la uzo de minikonteneroj (3,4 × 2,5 m). Filia entrepreno de la VR kolektas pecaĵojn ĉirkaŭ centra stacio en minikonteneroj.

La VR transportas po kvin kontenerojn sur unu vagono, dum la entrepreno distribuas la enhavo de la konteneroj per kamionoj al la ricevontoj. Alia filia entrepreno transprenis en 1978 la estradon de la restoracivagonoj kaj stacidomaj restoracioj.

Konsiderinde pligrandiĝis la nombro de la transportitaj normalgrandaj konteneroj inter Helsinki kaj Lübeck-Travemünde. Entute estis preskaŭ 3 600. La VR aliĝis al la Eŭropa Vagontarifo por Transkonteneroj jam en 1971. La privata pramŝipo Railship transportis en 1978 inter Lübeck-Travemünde kaj Hanko ĉ. 300 000 tunojn da frajtaĵoj. Ekde Majo la pramŝipo Finnjet estas je la dispono de pasaĝeroj inter Helsinki kaj Lübeck-Travemünde. Komp. de W. B.

Nochmals: Reise nach Finnland

Für Kongreßteilnehmer, die ohne Aufenthalt in Dänemark nach Finnland und zurück reisen wollen, gelten die nachstehenden Informationen (wie immer ohne Gewähr).

Fahrplan

Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft
Stockholm	Turku	Turku	Stockholm
8.30	20.30	9.30	19.00
20.30	8.00	10.00	20.30
21.30	8.15	21.30	7.00

Preise

- a) Deckklasse
- | | |
|------------|----------|
| Tagesfahrt | 31, — DM |
| Nachtfahrt | 38, — DM |
- Wenn keine Kabine benutzt wird, zahlen aktive Eisenbahner gegen Vorlage des Berechtigungsscheines für die
- | | |
|------------|----------|
| Tagesfahrt | 23, — DM |
| Nachtfahrt | 29, — DM |

Buchungen für beide Richtungen nimmt entgegen:

Silja Linie GmbH
Kleiner Kuhberg 28 — 30
2300 Kiel
Tel. (04 31) 9 38 11

W. B.

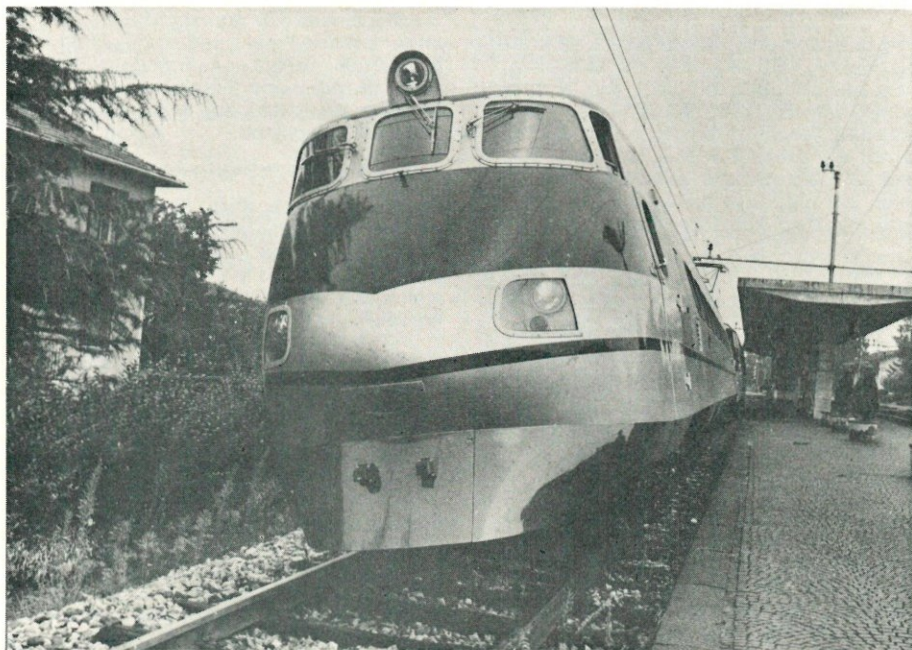
Redaktfino por n-ro 3/79 estas la 5.7.1979

Pli rapide per kestokliniĝo

La reton de la Italaj Ŝtatformoj (FS) karakterizas ĝiaj multnombraj relvoj-kurbiĝoj, kiuj devigas al reduktitaj rapidecoj. La „Pendolino“ venkos tiujn malhelpaĵojn per sia kestokliniĝo, ĉar tio ebligos pli rapide traveturi kurbiĝojn.

Inter Roma kaj Ancona jam de Majo 1977 trafikis kvarfoje en la semajno la nova kvarelementa elektrotrajno ETR 401 de la Italaj Ŝtatformoj. Ne la fervojo, sed popolaj onidiroj baptis ĝin „Pendolino“

Tiaj idealkondiĉoj por altaj rapidecoj en Italio apenaŭ troveblas aliloke. Tamen: rapidveturoj ne restas revoj! Se la trako ne permesas ilin, tiam la rulmaterialo devos ebligi tion, tiel diris al si la FS-inĝenieroj. Konstruenda estas motortrajno, kiu povas trafiki kun granda rapideco eĉ sur topografie malfavoraj linioj. Rezulto de iliaj klopodoj: la „Pendolino“, prototipa elektrotrajno ETR 401 kun trakcia sistemo per 3000 volta rekta kurento, kreita en komuna esplortasko de la Ŝtatformoj kaj la enlanda industrio.



ETR Y 0160 — „Pendolino“

foto: FS

pro la kliniĝantaj vagonkestoj en malvastaj kurbiĝoj. La relvojo al Ancona komence, ĝis Orte, sekvas preskaŭ paralele la konstruotan finsektion de la „Direttissima“ Roma — Firenze (komparu kun nia fakprelego en IF 3 kaj 5/78). Ĝia rekteco permesas grandajn rapidecojn, la plej malgranda kurboradiuso tie estas 3000 metroj, la maksimuma relkromalto 125 mm, la intertraka distanco minimume 4 metroj.

Antaŭulo estis eksperimenta motorvagono (ETR Y 0160, nia foto), konstruita de FIAT, por elprovi la hidraŭlikan kestoklin-sistemon; dum du jaroj ekde 1972 oni ĝin submetis al variaj funkcikondiĉoj. Sekvis en 1975 la konstruo de motortrajno kun kestoklina instalaĵo, kiu komence estis duelementa, poste du pliaj vagonoj aliĝis. Tiu kvarelementa motortrajno ricevis de FS la numeron ETR 400.

La nova trajnotipo estas plensukcesa alternativo al la multekosta novkonstruado de relvojoj por grandaj rapidecoj (komparu kun nia fakprelego en IF 3/69). La aŭtomata vagonkesta kliniĝo permesas traveturi ankaŭ malvastaj kurbiĝojn relative rapide. Oni realigis ampleksecan ekzamenveturadon de 50 000 km sur diversaj kurboriĉaj linioj, atingante ĝis 250 km/h. Hidraŭlika servoregulilo klinas la vagonkeston ĝis la bezonata angulo por kompensi la centrifugan efikon, kiu rezultigas el la nesufiĉo de relkromalto. La servoregulilon funkciigas mezurindikilo muntita sur la vetursence unua boĝio de la trajno. La regulad-kiomon determinas la nekompensita centrifuga akcelo, kiu estas funkcio variabla el la rapideco kaj relkromalto.

Giroskopo subtenas la sistemon, kiu estas funkciigata mezurante la klinangul-ŝanĝon de la unua akso ĉe enveturo en kurbo-komencan aŭ kurbofinan kromaltig-deklivon. La giroskopo rotacias kun granda angulrapideco de 12 000 rivoluoj minute por certigi fidindan mezurindikon ankoraŭ ĉe malrapida klinangul-ŝanĝo. Ĉe la elveturo el trakkurbiĝo la vagonkesta kliniĝo estas rekondukata en la nulpozicion per la negativa gradiento de la giroskopa signalo.

Por eviti, ke la kurentoprena pantografo en kurbiĝoj flanke forglitas de la katenario, ĝi apogas sin per stangoj sur la boĝio kaj tiel ne partoprenas la vagonkestokliniĝon. El tiu konstrumaniere rezultigas, ke la „Pendolino“ atingas ĝis 30 % pli altan rapidecon sur kurboriĉaj linioj kompare kun trajnoj sen kestokliniĝo, kaj tion ĉe sama vojaĝkomforto. Vojaĝdaŭra reduktado de ĉirkaŭ 25 % estas la gajno.

Ĉi tiuj teoriaj rapidec-plialtigotaj atingebloj per la ETR 401 reduktiĝas praktike pro la neperfekta trakgeometrio — ĝi estas mankohava eĉ sur ĉeflinioj — ĝis realigoj ĉirkaŭ 20 %, sur tre mallongaj kurboriĉaj linioj eĉ ĝis 10 %. Tio validas ekzemple por la linio Roma — Ancona. Sole ĝia sekcio Roma — Orte, apartenanta al la grava nord-suda magistralo de Milano al Sicilio, disponas pri bonstata suprastrukturo, kaj kurboradiusoj de minimume 500 metroj, dume la sekcio de Orte al Ancona estas unutraka kun du intermontaj pasejoj, deklivoj ĝis 22 % kaj pluraj kurbiĝoj de 400 metra radiuso.

Kontraŭ normalaj rapidtrajnoj la „Pendolino“ tial nur atingas 20 %an vojaĝdaŭroĝajnon sur la sekcio Roma — Orte kaj eĉ nur 10 %an sur la topografie malfavora vojoparto Orte — Ancona.

La rapida „Pendolino“ iomete repoluris la rapid-reputacion de la Italaj Ŝtatefervojoj kaj altiris novajn klientojn. Ĝia bona okupiteco ĝis 90 % pruvas, ke alloga vojaĝkomforto kaj reduktado de la vojaĝdaŭro ankaŭ alilande altiras pli da pasaĝeroj al la reltransporto, ne nur en Japanio.

(El „Schöne Welt“ 1/79 tradukis G. Ritterspach)

Teknikaj nombroj:

Trakcimatoroj: 2 seriokonektaj motoroj kun maksimuma funkcintensio de 1500 voltaj rekta kurento
 Povumo pohora: 3 000 kilovattoj
 Maksimuma rapideco: 250 km/h
 Nombro de sidlokoj: 185
 Propra pezo: 160 tunoj
 Raddiametro: 870 mm

El la grupoj

Frankfurt (Main) / Kassel

Malfruiĝinta Zamenhoffesto. La 20an de Januaro 1979 la Fervojista Esperantogrupo Kassel kunvenis en la kantino de ĉefstacidomo Kassel. Invititaj ankaŭ estis la edzinoj, fianĉinoj k.t.p. por travivi kelkajn horojn en nia rondo. Jam dum la komuna tagmanĝado evoluigis gaja atmosfero; kompreneble, la manĝaĵo estis bona kaj neniu el ni bezonis kuiri, lavi manĝilaron k.t.p.

La grupestro skizis en sia parolado la personecon de d-ro Zamenhof, implektinte citaĵojn el la libreto „Pensoj de Zamenhof“. Post kafotrinkado sinjoro Schiwal montris filmon pri sia edziĝfestvojaĝo al Japanujo. Per prezentado de diapositivaj samideano Keil rememorigis nin al belaj travivaĵoj okaze de IFEF-kongresoj. Dum gaja babilado la tempo fuĝis kaj sufiĉe malfrue ni adiaŭis.

La apuda celo de nia kunveno, ankaŭ interesigi niajn edzinojn pri nia laboro, laŭŝajne estas atingita.

Hannover / Bremen:

Die IFEF-Terminarkonferenco tagt vom 28. bis 29. 4. 1979 in Bremen.

München:

La urba kaj fervojista Esperanto grupoj Munkeno aranĝos de la 5a — 20a de Majo 1979 Esperantoekspozicion en la Völkerkunde Museum Munkeno, Maximilianstr.42, sub la temo „Weltsprache und Europäische Integration“.

La ekspozicio okazos en la kadro de Eŭropaj Semajnoj, iniciita de la Eŭropa Unio Munkeno.

Kontribuaĵoj, kiel afiŝoj, ilustraĵoj, bildoj de internaciaj renkontiĝoj eŭropaj prefere junularaj, estas volonte akceptataj de **Josef Weidacher, Fka u. Ga Bf. München Ost aŭ Schneefinkenweg 11, D-8000 München 82** Oficiala malfermo de la ekspozicio, dimanĉon la 6an de Majo, je 10a horo matene.

NSB iros subtere en Oslo

La ĉeflinioj, de Bodø norde, de Stavanger sude, de Bergen okcidente kaj de Svedio oriente kaj sude, interligiĝos per tunelo tra la centro de Oslo. Tiu grava evento forigos grandajn malfacilaĵojn por la fervojistoj, sed multe pli grandajn por la pasaĝeroj, kiuj nun devas pasi la sufiĉe longan distancon inter la orienta kaj la okcidenta stacioj en Oslo, ĉu per taksioj, ĉu per tramoj. Kompare oni povas imagi al si ke sundo de Svinesund ĉe la Sveda-Norvega limo, trans kiu laŭ ponto iras Eŭropovojo 6.

Tamen estas antaŭ multaj jaroj konstruita speciala fervojlinio, la tiel nomata Havenlinio inter la supre nemitaj stacioj por veturigado de var-trajnoj; sed ĝi estas tre temporaba kaj ĝena por la urba trafiko. Ĝi estos forigata kiam la tunelo estos preta. La tunelo rezultos je signifoplena grandiĝo de la trafiko inter la dense loĝataj lokoj kaj antaŭurboj situantaj ĉirkaŭ la urbo, kaj certe ankaŭ je pli granda fervoja trafiko ĝenerale. Interlige

al la nova tunelo konstruiĝos nova centra stacio kie situas la nuna orienta stacio. Ĝi estos tre moderna kaj praktike konstruita kun atendejo, eninvestibilo, diversaj aliaj ejoj por la pasaĝeroj kaj pasejo al kaj de la peronoj en la unua etaĝo. En la ceteraj 7 etaĝoj estos kunvenejo por la personaro, „teknika etaĝo“ por elektronaj instalaĵoj, la funkciado por la staciaranĝado, la administradejo por Oslo fervojdistrikto, sanstatcentro, malsanasekurkontoro, social- kaj gardigad-servo kaj tranoktejo por la personaro. Ĝi plejparte konstruiĝos sur la tegmento de la enirejo de la tunelo, kiu de tie ĝis la alia enirejo en la transa parto de la urbocentro estos 3,7 km longa. Interlige al la nova centra stacio estis en 1972 finkonstruita granda, moderna manovradstacio, situanta 7 km norde de la orienta stacio, kaj proksime al ĝi ŝargadstacio, kaj relative proksime al la orienta stacio estas konstruita lok. remizo kaj estos konstruita nova funkcia stacio, kaj tie metiĝos ĉiuj trajnoj alvenontaj de ĉiuj direktoj. La konstruado de la tunelo fariĝos de 3 privataj entreprenistoj. La inaŭguro okazos, laŭ la plano en 1979. La tunelo pasos sub la urbocentro kaj estos du-traka.

Unue ĝi trafikiĝos de la provincfervojo kaj de vartrajnoj, kaj meze de la 1980-jaroj, de longdistancaj trajnoj, kiuj alvenos kiel finpunkton, la centran stacion, kaj nur tiam la funkciado de la okcidenta stacio ĉesos. Parte la tunelo estas konstruita sub la urba subtera tramlinio. Laŭ ĉi tiu subtera distanco do estas duetaĝa tunelo.

La tuneldistanco estos la plej trafikata linio de la fervojo. En 1979 veturiĝos po 145 var- kaj pasaĝertrajnoj en tagnokto en ambaŭ direktojn, kaj kiam la konstruado estos preta, proksimume po 360 tagoj en tagnokto en ambaŭ direktojn. La 2 nunaj stacioj estos anstataŭigataj de la nova centra stacio kaj du novaj stacioj, unu el ili ĉe la nacia teatro.

El: Norvega Esperantisto