

BULTENO



de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher
Eisenbahner - Esperantisten im Bundesbahn - Sozialwerk

Fondita 1952

Numero 4

Oktobro/Novembro 1979



23a Jarkunveno de GEFA en Heilbronn

ESPERANTO - Lingvo
Internacia

23a Jarkunveno de GEFA



Heilbronn 5. - 7. 10. 1979



En ĉarma regiono ni bonvenigos vin

23. Jahresversammlung in Heilbronn vom 5. bis 7.10.1979

Falls Sie sich zu unserer Jahresversammlung angemeldet haben, wurde Ihnen die Hotelbestätigung durch den Verkehrsverein in Heilbronn übersandt. Sollte dies nicht geschehen sein, wenden Sie sich bitte umgehend an den Bezirksbeauftragten Siegfried Krüger: dienstlich TBOAR Krüger, Bmkr 3, 7000 BD Stuttgart, Basa 952/5725 oder privat, Schmollerstr.22, 7100 Heilbronn, Telefon 0 71 31 / 5 48 48. Setzen Sie sich ebenfalls mit Herrn Krüger in Verbindung, falls Sie sich erst jetzt zur Anmeldung entschließen können. Wir werden versuchen, Ihre Wünsche zu berücksichtigen.

Das Wengertstäffele (siehe nebenstehendes Bild) ist ein schmiedeeisernes Weinblatt, auf dem wie auf einer kleinen Leiter 6 verschiedene Sorten Wein aus dem Heilbronner „Unterland“ kredenz werden. Wer sie getrunken hat, erhält eine Urkunde. Das Wengertstäffele (Staffel aus den Wingerten, den Weinbergen) wird im Tagungsort „Haus des Handwerks“ angeboten.

La „Blankaj Noktoj“ de Leningrado

Por germana triopo la IFEF-kongreso en Turku finiĝis jam kun la tuttaga vendreda ekskurso al Hämeenlinna. De tie ili sin direktis unue al Lahti, moderna finna industriurbo, kie du esperantistoj ilin tre afable gvidis jen al surmonta akvoturo 50 metrojn alta kun belega rondrigardo, jen al du grandaj skisaltejoj (70 resp. 90 metrojn altaj) kiuj famigis la urbonom Lahti, jen al moderna preĝejo, jen eĉ al siaj privataj hejmoj, kiujn ni ekvidis kun granda intereso.

La sekvantan tagmezoon ni eksidis en soveta litvagono, ĉar tiu trajno dumtaga ne disponis pri aliaj sidlokoj unuaklasaj. Transpasinte la landlimon al Sovetunio kun la kutimaj tedaj kontroloj, ni scivolemaj timeme enpaŝis la stacian halon de Viipuri. Mirigite ni ekvidis la abako-kalkulilojn kaj ni observis la unuajn trinkaŭtomatojn antaŭ kiuj homvico staris atendante ke la antaŭulo malplenigu la glason por mem poste gargare purigi ĝin kaj enverŝigi por 3 kopekoj iun

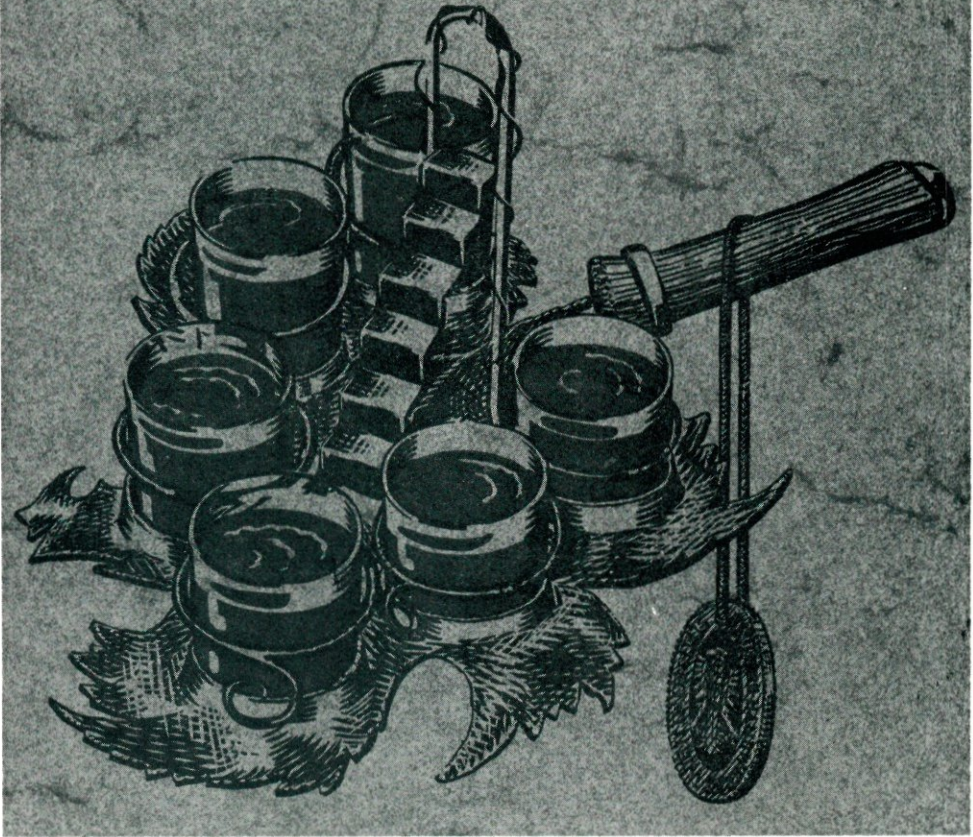
nedefineblan sukon . . . Ni aŭdis flustrajn petojn pro kaŝa monŝanĝo kaj ni staris senhelpaj antaŭ cirile skribitaj avertoj.

Je la 20a horo nia trajno atingis Leningradon. Antaŭ ol ni povis ekserĉi la oficejon de la ŝtata vojaĝagentejo Intourist, sen kies partopreno neniu eksterlandano restadas en la lando, jam helpemaj esperantistoj nin bonvenigis, prizorgis la necesajn formalizaĵojn, ordigis taksiveturon al la koncerna hotelo kaj akompanis nin tien. Malgraŭ la fremda ĉirkaŭo plena je nelegeblaj literoj kaj nekompreneblaj paroloj ni sentis nin tute sentimigitaj, garditaj. Ankoraŭ samvespere dum plurhora promenado tre agrabla — dum la Blankaj Noktoj apenaŭ noktiĝas en tiu regiono — ni konatiĝis kun la urbocentro. Nia gvidantino senlace klarigis, montris, atentigis, tradukis, komentariis. Kia kontrasto kun la sekvantaga rondveturado organizita de Intourist! Malgraŭ sinceraj klopodoj de du ĉiĉeroninoj — unu franclingva kaj unu germanlingva, ĉar du grupetoj estis samtempe veturigitaj per unu aŭtobuso — la vidindaĵoj dum tiuj du horoj montritaj restis al ni multe pli fremdaj, pli nekonataj . . .

Kompreneble ni ankaŭ memstare entreprenis iom, ekzemple viziton al la fama pentraj-galerio Ermitaĵo, aŭ ekskurson al kelkaj stacioj de la subtera fervojo, sed ambaŭkaze la ekskluziva uzo de cirilaj literoj multege ĝenis. Des pli bonvenaj estis la klopodoj alterne de Barbara, Violetta, Valeria, Irena, Viktoro kaj Felikso, dank' al kiuj ni ekvidis belegajn ponto-skulptaĵojn, famajn monumentojn, preĝejojn kaj placojn — preskaŭ ĉion vidindan de Leningrado. Ni ĝuis parko-promenadojn kaj precipe unu flugilŝipan ekskurson al 30 km fora kastelo Petrodvorjez, iam Peterhof, el la 18a jarcento. Apud brile orumitaj figuroj kaj kupol-ornaĵoj ravas centoj da akvo-kaskadoj kaj ŝprucfontanoj dise en la pli ol cent hektara parko. Famaj arkitektoj francaj kaj italaj ĉion ĉi kreis kaj plibeligis, post la militaj detruoj, lertaj rusaj manoj rapide restarigis ĉion sambele, kaj oni prave fieras pri tio.

Kulmino kaj finpunkto de nia restado estis la Koreografiaj Miniaturoj, baleda prezentaĵo laŭ muziko de Mozart, (daŭrigo paĝo 4)

Heilbronner Wengertstäffele



Im Wengertstäffele wohlsortiert das Beste vom Hochfeinen
der Wirt in Heilbronn uns serviert aus Unterländer Weinen.

Wer ihn getrunken, plötzlich spürt, dem Geiste wachsen Schwingen.
Und selbst der Scheue munter wird, fängt gar noch an zu singen.

Der Wein vom Wengertstäffele soll uns gar prächtig munden.
Vertreibt den Ärger und den Groll, beschert uns schöne Stunden.

(daŭrigo de paĝo 2)
Strawinskij, Prokofjev kaj Musorgskij, kiun ni ĝuegis el bonega sidloko de granda koncertejo — ĝis unu horo antaŭ la ekveturo. La gastigintoj nin tre kore adiaŭis — kaj samtempe akceptis novajn esperantogastojn — kiuj venis kun nova scivolemo, novaj demandoj, novaj petoj al la ĉiam helpemaj esperantistoj de Leningrado . . .

G. Ritterspach

Fervojista kontaktkunveno dum la 64a UK en Lucerno

Apenaŭ sufiĉis la seĝoj en la tegment-etaĝa salono de la Transportmuzeo kiam la 31an de Julio kolektiĝis la fervojistoj el la kongresanaro de la 64a UK: pli ol 50 mi nombris, pleje konataj vizaĝoj. La organizinto, Hans Bipp, komence petis la ĉeestantan IFEF-prezidanton Gießner, ke li raportu pri la kongreso en Turku. Poste mag. Gvozden Sredić prezentis prelegon pri „Nova trafik-koncepto de Svislando“, kio provokis viglan diskutadon. Esperantigitan sonfilmon de INTER-CONTAINER oni rigardis post malsupreniro en la muzea kinejo kaj la eblecon por komuna tagmanĝo kaj plurhora restado en la haloj de la muzeo eluzis ne malmultaj.

La raportinto preferis rerapidi al la kongresejo por „kapti“ kiel eble plej multajn programerojn dum sia unutaga restado en Lucerno. La rikolto vere estis abunda: renkontiĝo kun UEA-estraranoj Werner Bormann, Ursula Grattapaglia kaj Andrzej Pettyn estis la komenco. Sekvis prezentado de lida ciklo „La vintra vojaĝo“ de Schubert, fare de la svisaj artistoj Fred STACHEL (baso) kaj Anne-Laure LEPETIT (fortepiano), poste kunveno de la aŭtomobilista klubo. En la teatraĵo „Amo“ de la nuntempa franca aŭtoro Paul Géraldy verece dialogis Belka Beleva, Anani Anev kaj Veselin Damjanov de la Bulgara Esperanto-Teatro. En la Asembleo de Fakaj Asocioj estrarano Størp-Bowitz klarigis la celon de la bulteno „Interfake“ kaj la ISU-prelego „Pri sklaveco laŭ antikvaj leĝoj“ komunikis al la multnombra aŭskultantaro surprizajn sciigojn el fora kaj el tre proksima pasinteco. „La forto kaj la sorto de la Esperanta literaturo en tutmondaj bibliotekoj“ estis malgraŭ terure

varmega salono vigle skizita de Marinko Ĝivoje kaj poste restis eĉ tempo por partē ĉeesti fortepianan koncerton de Danielle Béguin. Inter la aranĝoj kora salutado de gekonatuloj, 59 entute mi nombris dum la reveturado. Intervjuo de Pola Radio fare de Jerzy Grum (ĉu iu leganto ĝin aŭdis?) finiĝis ĝuste dek minutojn antaŭ la forveturo: ĉu eblas fari pli multon dum 29 horoj el Universala Kongreso?

G. Ritterspach

El la grupoj

München

Nia amiko Josef Weidacher sendis jenan artikolon el „Esperanto en Bavario“:
Modela aktiveco de la munkenaj esperantistoj dum la Eŭropa-semajnoj
Grandan aktivecon evoluis la munkenaj esperantistoj dum la „Eŭropa-semajnoj“ en la bavara ĉefurbo. Ili portoprenis en la programo de la tiea „Europa-Union“ stariginte informstandojn. Miloj da varb-folioj kaj Esperanto-flaĝetoj estis disdonitaj al la multnombraj interesuloj.

Sed la plej impona laboro certe estis la trisemajna majstre aranĝita Esperanto-ekspozicio en la etnologia muzeo de Munkeno, titolita: „Universala lingvo kaj la eŭropa integriĝo“. La inaŭguran parolon faris la klubo prezidanto Reinhold Maier. Dum la inaŭgura ceremonio ankaŭ partoprenis reprezentantoj de la urbo kaj de la „Europa-Union“. La direktoro de la muzeo, d-ro Raunigk, bonvenigis la aranĝintojn kaj la gastojn dum mallonga salutparolado. La reprezentanto de la „Europa-Union“, Leo Sukarewicz, diris i. a., ke politikistoj, kiuj nuntempe kontraŭas Esperanton, ne estus sufiĉe informataj pri la ebleco, faciligi la interkompreniĝon de la eŭropanoj pere de la Internacia lingvo (ĉu ilia propra kulpo?)

La agado estis bone organizita kaj la programeroj presitaj en la oficiala programo de la munkena trafikoficejo; tiamaniere oni informis la enloĝantojn de Munkeno kaj la multajn vizitantojn, kiuj dum tiu tempo frekventis tiun urbon.

Mitgliederzugang

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:
Jürgen Auel, Bf Dortmund Hbf,
Gerhard Heinz, Glb Opladen, Rosemarie Rother, Bf Unna und Peter Wohlsen, Bf Eckernförde.



La venonta kongreso certe okazos en America

Por atingi la venontjaran kongreslokon necesas nek aviadilo nek ŝipo. Tiu America, kiu gastigos de la 16a ĝis la 22a de Majo 1980 la 32an kongreson de la Internacia Fervojistia Esperanto-Federacio (IFEFF), situas en Nederlando.

La Fervojistia Esperantista Rondo Nederlanda (FERN) invitis ne al urbo kiel jam dufoje antaŭe, sed niaj gekolegoj elektis la ferian domaron Het Meerdal en America. La koncerna komunumo nomiĝas Horst, kaj la plej apuda stacidomo estas Horst-Sevenum ĉe la fervojlinio Venlo — Eindhoven. LKK prizorgos la transporton inter la stacidomo kaj la kongresejo, tien kaj reen.

Loĝi kaj kongresi en moderna, luksa bangalaro sendube ofertas multajn avantaĝojn. Ekzistas ĉiaj ebloj por partopreni la kongresajn kaj libertempajn aranĝojn sen perdi multe da tempo. Simile jam spertis la partoprenintoj al tiujara IFEFF-kongreso, almenaŭ grandparte. La ĉefkonstruaĵo, situanta enmeze de la feria domaro, entenas i. a. festsalonegon kaj konferencajn salonojn, krome la restoracio, kie la kongresanoj prenas ĉiujn manĝojn, escepte de la tagmanĝo dum la tuttaga ekskurso. Ĉirkaŭe troviĝas naĝejo, subtegmeta kaj varmigita, lageto kun strando, butikoj kaj ludejoj kaj multaj feriaj domoj. Kiu ŝatas ludi tenison, kegli, akvobicikli, ŝviti en saŭnejo, promeni en la apuda arbaro aŭ — mi ne scias — kion, trovas ĉiajn eblojn. Alloga oferto, ĉu ne? Ĉiu bangalo estas tiel konstruita, ke neniam oni ĝenas la najbarojn aŭ estas ĝenata de ili. Loĝas kune kvar aŭ — kontraŭ pluspago — du kongresanoj. Po du personoj disponas pri unu dormĉambro. Al ĉiu bangalo apartenas sidĉambro kun televido, ĉambroangulo kun tablo kaj seĝoj, banĉambro kun bankuvo, duŝo kaj necesejo kaj ekstera teraso ekipita kun regulebla hejtinŝtalaĵo. Oni povas loĝi tie nur kun plena pensio, kiu komenciĝas la 16an de Majo vespere kaj finiĝas la 23an matene. La reduktita kongreskotizo validas, kontraŭe al antaŭaj limotempoj, nur ĝis la 15a de Decembro 1979. Pluajn

detalojn vidu en aparta artikolo kaj en la aliĝilo.

En tiu evidente tre agrabla kadro disvolviĝos la kutima kongresprogramo kun ekz. inaŭguro, laborkunsidoj de la komitato kaj komisionoj. Faka kulmino estos la prelego de inĝeniero W. Meyneno pri „La fervojoj en la malaltaj landoj“ (12 metroj super kaj sub la marnivelo). Ne mankos distraj aranĝoj ekz. kulturvespero kun la kantistino Ramona van Dalsem, balo, festmanĝo. D-rino Majorie Boulton prelegos kaj instruos. Kiu ne konas tiun kataman kaj spritan anglinon?

Certe la plimulto el la kongresanoj partoprenos ankaŭ la ekskursojn. Unu duontaga ekskurso kondukos al la urbo Eindhoven. Tie oni vizitos la mondfaman pavilonon Evoluon, en kiu estas montrata en populara maniero la evoluigo de la elektra tekniko. La sekva BULTENO informos pli detale pri tiu alloga muzeo. Al la historio estas dediĉita la alia duontaga ekskurso. La urbeto Asten prezentas unikan sonorilmuzeon kaj ventmuelejon, en kiu oni ankoraŭ laboras. Cetere la ventmuelejo aperas en la kongresinsigno kaj glumarko. Dum la lasta kongrestago la subĉiela muzeo de la konata urbo Arnhem estos la celo. Dum la sekva ŝipveturo sur la Rejn-riverego ĝis Rhenen okazos la lunĉo.

La 32a IFEFF-kongreso en la konate gastama Nederlando promesas esti denove alloga. LKK ne dubas, ke el la najbara lando Germanio la nombro de la kongresanoj estos eĉ pli granda ol kutime, ĉar la vojaĝvojo estas relative mallonga kaj la restado senproblema. Do ne hezitu aliĝi eble plej baldaŭ. Tiel malmultekoste vi neniam plu estos en America.

W. B.

32. IFEF-Kongrefj in America/Niederlande vom 16. bis 22. 5. 1980

Mit vorstehendem Artikel in Esperanto werden Sie zur Teilnahme herzlich eingeladen. Anmeldevordrucke wurden an die Bezirksbeauftragten verteilt und können dort im Bedarfsfall angefordert werden. Anmeldeschluß zu ermäßigten Gebühren — 60 hfl für IFEF-Mitglieder (Aktive und Ruheständler), sowie 30 hfl für Angehörige Ihrer Familie — ist der 15. 12. 1979. Nach diesem Datum erhöht sich der Kongreßbeitrag jeweils um 50 %. Endgültiger Anmeldeschluß ist der 15. 4. 1980. Der Kongreßbeitrag muß jeweils zu den angegebenen Daten dem L.K.K. zur Verfügung stehen.

Die Preise für die ganze Aufenthaltsdauer (nur dieses Angebot ist möglich) betragen **pro Person** bei Belegung eines Bungalows mit 4 Personen 450 hfl, mit 3 Personen 480 hfl und mit 2 Personen = 550 hfl. Die Unterkünfte verfügen über ein großes Wohnzimmer mit komfortablen Sitzmöbeln, einem Fernseher und einer Essecke, 2 Schlafzimmer für je 2 Personen, Bad, Dusche, Toilette und einer Terrasse. Eine selbst regulierbare Heizung ist ebenfalls vorhanden. Das vorläufige Programm und weitere Einzelheiten können Sie dem Anmeldevordruck entnehmen.

Das neue Verkehrskonzept der Schweiz

Kurzgefaßte Darstellung anlässlich eines Treffens der Eisenbahner im Rahmen des 64. Esperanto-Weltkongresses in Luzern am 31. Juli 1979, in der Internationalen Sprache verfaßt und vorgetragen von Mag. Gvozden SREDIĆ, Marktleiter für Ostverkehre bei INTERCONTAINER, Basel.

In immer mehr Ländern befaßt man sich in letzter Zeit eingehend mit den Transportproblemen. Dafür gibt es verschiedene Gründe: steigende Kosten der Beförderungsleistungen, unwirtschaftlicher Verbrauch von Energie und die Notwendigkeit, künftig damit sparsamer umzugehen, zunehmende Unfallzahlen, Umweltschmutzung usw. Im allgemeinen versucht man, die Transportsysteme mit unterschiedlichen Mitteln der Verkehrs-

politik zu harmonisieren und so zu optimaler Befriedigung des Transportbedarfs beizutragen. Auch die Schweiz zählt gegenwärtig zu dieser Gruppe von Ländern.

1. Ziele des Gesamtkonzepts

Aufgrund eines Parlamentsbeschlusses aus dem Jahre 1972 soll die Aufstellung (und Verwirklichung) eines bundesweiten Verkehrskonzepts der Erreichung folgender Ziele dienen:

- weitere Erhöhung des allgemeinen Wirtschaftsniveaus
- Befriedigung des Transportbedarfs
- Erreichung möglichst weitgehender Beweglichkeit unter den Bedingungen freier Wahl des Beförderungsmittels
- Ermöglichung eines gesunden Wettbewerbs ohne Fehlinvestitionen
- Berücksichtigung der Forderungen von Raumordnung und Umweltschutz
- Koordinierung der Investitionen in gesamtwirtschaftlichem Rahmen
- Harmonisierung eventueller gegensätzlicher Interessen
- Möglichkeit schrittweiser Verwirklichung des Konzepts.

2. Vorschläge des Ausschusses

Auf der Basis dieser prinzipiellen Vorgaben legte ein Parlamentarischer Ausschuß einen Katalog von Empfehlungen vor, der 40 Grundthesen mit verschiedenen Varianten umfaßt. Wichtigster Vorschlag: Weg vom bisherigen Denken in einzelnen Verkehrszweigen zugunsten einer Behandlung des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit. Die Investitionen für die einzelnen Verkehrszweige müssen in erster Linie aufgrund des tatsächlichen Bedarfs an Verkehrsleistungen vorgenommen werden. Gleichzeitig müssen aber auch andere wirtschaftliche Aspekte (z. B. der Energieverbrauch) sowie unmittelbare und sekundäre Auswirkungen berücksichtigt werden.

Zur Finanzierung der Wegekosten und anderer fester Anlagen durch den Staat wird die Schaffung zweier getrennter Fonds vorgeschlagen, je einer für den öffentlichen und für den privaten Verkehr. Die erforderlichen Mittel sollen diesen Fonds durch erhöhte Steuern zufließen. Dadurch würde jeder Bürger zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beitragen, ganz gleich ob er ihn unmittelbar in

Anspruch nimmt oder nicht. Die Gelder zur Finanzierung gemeinsamer Bedürfnisse des privaten Verkehrs (z. B. Bau von Straßen mit überregionaler Bedeutung) könnte größtenteils wie bisher über den Benzinverkauf beschafft werden. Außerdem könnte ein Teil der Mittel auch über besondere Straßenbenutzungsgebühren zufließen, die das neue Konzept für den Schwerlastverkehr vorsieht.

3. Beurteilung aus der Sicht der Eisenbahn

Für die Schweizerischen Bundesbahnen ist die Annahme (und die Verwirklichung) des neuen Verkehrskonzeptes für die Schweiz von grundlegender Bedeutung, denn sie erhoffen sich davon eine beträchtliche Positionsverbesserung auf dem Transportmarkt. Daraus würde die Beseitigung oder zum mindesten eine Verminderung des Defizits resultieren, das gegenwärtig von Jahr zu Jahr die Bilanz der SBB belastet. Dieses Defizit hat vornehmlich strukturelle Ursachen (intensiver Straßenbau, ungleiche Wettbewerbsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger, diverse internationale Einflüsse usw.). Andererseits resultiert ein Teil des Defizits auch aus konjunkturellen Schwankungen (wirtschaftliche Rezession, spekulative Wertsteigerung des Schweizer Frankens, was u. a. einen Rückgang des Transitverkehrs zur Folge hat, usw.).

Die Schweizerischen Bundesbahnen bieten dem Markt hochwertige Verkehrsleistungen, aber unter den gegenwärtigen Bedingungen ist eine finanzielle Sanierung nur durch großzügige Hilfe der Konföderation möglich. Eine Grundlage dafür bietet die Annahme des neuen Verkehrskonzeptes, und die SBB erwarten diesen Schritt mit Ungeduld. Uneingeschränkter Optimismus ist freilich nicht angebracht, denn die Annahme des Verkehrskonzeptes und seine Verwirklichung sind erst für die Mitte des kommenden Jahrzehnts zu erwarten.

(Der Esperanto-Text erscheint in IF 5/79, deutsche Übersetzung: G. Ritterspach)

Eisenbahner-Esperantisten-Briefwechsel (F. K. S.)

Der „Fervoja Koresponda Servo“ vermittelt auf Wunsch Anschriften von Esperantisten, die mit Esperantisten des In- und Auslandes in Briefwechsel treten wollen. Diesen Dienst können alle GEFA-

Mitglieder — Eisenbahner, Angehörige und Freunde unserer Organisation — kostenlos in Anspruch nehmen.

Schreiben Sie — selbstverständlich in Esperanto — an:
s-ron J. Demissy, 18 avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Wenn Sie sich informieren wollen oder Anschriften wünschen, fügen Sie einen Internationalen Rückantwortschein bei.

Geben Sie Ihre Anschrift an, Ihr Alter und Ihre Wünsche mit welchen Ländern und über welche Themen Sie korrespondieren wollen. Weitere Einzelheiten können Sie in IF 4/1978 nachlesen.

Köln

Esperanto in Deutschland — Eine Sprache, die in aller Welt gesprochen wird — unter diesem Titel sendet die Deutsche Welle mit Sitz in Köln eine Reportage, zu der sich die Mitglieder Graß und Herlitze (beide BD Köln) am 20. 7. 1979 zur Verfügung stellten.

Als Musikvorspann dient die Esperanto-Hymne. Das besondere Interesse des Reporters galt der Entstehung der Internationalen Sprache, ihrer Verbreitung und den Anwendungsmöglichkeiten auf dem privaten und beruflichen Sektor. Der Beitrag hat direkte Bezüge zum Deutschen Programm, zu den Redaktionen des Transkriptionsdienstes und zu den Fremdsprachenredaktionen in Afrika, Asien, Nah- und Mittelost sowie Lateinamerika, Südeuropa und Osteuropa. Eine Sendung in deutscher Sprache erfolgte nicht. Der Sendebeitrag wird in 32 Sprachen verbreitet.

Was es sonst noch in Köln gibt:

Im Rheinpark gastiert z. Zt. das Tanzorchester „Esperanto“.

Im Juli 1979 besuchte der Generalsekretär der Landesgruppe Deutschland der internationalen Föderation für Kurzschrift und Maschinenschreiben, Dr. Karl Gutzler den UEA-Delegierten der Stadt Bonn Erh. Herlitze, um sich eingehend über den heutigen Stand der internationalen Sprache Esperanto zu informieren. Dr. Gutzler ist Leiter der Bundestags-

stenografen; die Adresse des UEA-Delegierten hatte er aus dem Telefonbuch (Esperanto-Eintrag).

Anlässlich einer internationalen Tagung in nächster Zeit haben sich zwei Personen bei Dr. Gutzler zur Steno-Prüfung in Esperanto angemeldet.

Esperanto en la horarlibro de ĈSD

El Ĉeĥoslovakio konatiĝas agrabla surprizo: la tutlanda horarlibro 1979/80 de ĈSD unuafoje enhavas sub la titolo „Generalaj instrukcioj“ du paĝojn (p. 14 kaj 15) en la Internacia Lingvo. Similajn tekstojn oni trovas en la horarlibroj de BDZ, DSB, FS, MAV kaj PKP. La konsiloj, kiel uzi la horaron, informas i. a. kiel trovi certan trajnkonekson, kion signifas oblikvaj horindikoj, aŭ ke cifero en parentezoj post iu loknomo indikas la distancon de stacidomo al samnoma loko, kpt. Sekvas „Klarigo de signoj“, kiuj estas aparte multnombraj, kelkaj eĉ tre komplikaj. La tri linioj pri „Somera tempo en ĈSSR“ evidente pro eraro restis nekorektitaj, ĉar tie eraroj oftas dum la cetera teksto estas senripoĉa — krom kelkloke mankanta „la“; sed pri tio la opinioj malsamas.

La kolegoj al Ĉeska Trebova, al kiuj GEFA kore gratulas pro la atingita sukceso, proponas, ke oni sendu gratulan karton al „Federalni Ministerstvo dopravy, Přikopy 33, CS-11000 Praha 1“.

Sovetaj elektraj lokomotivoj al Finnlando

La unua elektra lokomotivo nun estas liverita kaj provveturigita. Ĝi i. a. proviĝis kun vartrajnoj kun pezo de 1600 tunoj, kun 80 km/h kiel la plej alta rapideco. Kaj la aŭtomate kaj la permane kontrolita akcelo proviĝis, kaj la bremsaerpremo same kiel la elektra bremsistemo aplikiĝis.

Redaktfino por n-ro 5/79
estas la 10. 11. 1979

Rekonstruo de la Hedŝas-fervojo

Saŭdi-Arabio, Jordanio kaj Sirio principe interkonsentis, rekonstrui la historian Hedŝas-fervojon kiel interligon de la tri landoj en la proksima oriento. La rekonstruo de la 1302 km longa linio kostos preskaŭ unu miliardon da dolaroj kaj daŭros sep ĝis naŭ jarojn. La eŝpura Hedŝas-linio estis konstruita kiel interligo de Damaskus al Medina de 1901 ĝis 1908 sub la estrado de la germana inĝeniero H. A. Meissner. Ĝi havis la taskon plifaciligi la pilgriman trafikon al Mekka kaj plifortigi la influon de la osmana regno en Arabio. La 840 km longa trako Maan — Medina estis detruita dum la unua mondmilito per la araboj, kiuj kun la helpo de la legendoriĉa brita agento Tomaso Edvardo Laŭrenco liberiĝis de la turka jugo. La traka ŝpuro estos la normala. La tri landoj transprenos komune la kostojn de la rekonstruo kaj sekvan administradon. Oni atendas grandegan trafikon de pasaĝeroj kaj varoj.

W. B.

Railship I plilongigita

La fakprelego de Turku menciis la baldaŭan pligrandigon de la kapacito por Railship I (vidu nian lastan Bultenon, paĝo 12). Tio ĵus realiĝis en nur 2 semajnoj. En sekigita ripardoko de Bremerhaven oni distranĉis la ŝipon, enmuntis antaŭpreparitan novan pecon de 27 metroj, kaj kunveldis la tri partojn. Per tio la utiligebla tralongo kreskis al 1709 m, sufiĉe por 75 — 80 vagonoj, kaj nun Railship I denove estas la plej granda vagonportanta pramo. Por certigi ankaŭ estonte la ĝisnunan horaron, oni devis plirapidigi la enŝipan vagonlifton je 20 % kaj provizi la ŝipon per 6 anstataŭ 4 traktoroj „Unilok“.

Ritterspach

Longa trajno

La plej longa trajno iam veturigita de la aŭstraliaj fervojoj estis trajno ŝargita per karbo, kiu veturis de la minejoj en Goonyella al Hay Point en Queensland. Ĝi estis 2500 metrojn longa, kaj la pezo estis 10 400 tunoj.