

LA INTERLIGILO

CENTRA ORGANO DE FAKINFORMOJ

EN ESPERANTO

FONDITA EN 1922

MONATA - INTERNACIA - TEKNIKA - ILUSTRITA

Administracio : 46, Rue Lamarline, Paris IX^e, Francujo. — Redaktejo : Petro Filliâtre, Guiscard, (Oise), Francujo. — Sekretario : R. Filliâtre Achères, (Seine et Oise), Francujo.

20^o jaro

N^o 207

Oficiala organo de la Internacia Ligo por Esperanto
en Poŝto, Telekomunikoj kaj Transportoj

Ĉio Kio rilatas al homa interligeco

Januaro

Februaro

1948

LA
INTERLIGILO



CENTRA ORGANO DE FAKINFORMOJ
EN ESPERANTO

Liga sidejo = Bern
Centra komitato = Paris

Rektaj ligoj:

- = Londono
 - = Amsterdam
 - = Bruselo
 - = Praha
 - = Stokholmo
 - = Oslo
 - = Helsinko
 - = Lisboa
 - = Torino
 - = Sofio
 - = Tuniso
 - = Mombasa
 - = Wellington
 - = Buenos-Aires
 - = Chicago
 - = Sta Klara de Kubo
- K. t. p.

1948

Ni prezentas al la legantoj niajn plej sincerajn bondezirojn por la nova jaro. Ni varme esperas, ke kune ni efike laboros por la disvastigo de nia lingvo sur niaj fakaj medioj.

1948 povas havi por ni gravan signifon. Aperas, ke iom post iom ni retrovas normalan ekvilibron.

Pionire agis dum tiuj ĵus pasintaj jaroj la poŝtistoj kaj filatelistoj, la telekomunikistoj kaj radiistoj, la fervojistoj kaj transportistoj, dank' al kiuj ni en diversaj landoj aperigis nian organon.

Sen provizo ni tiele povis aperigi 4 kajerojn en 1946 kaj 5 en 1947. Dum la ĵus komencinta jaro, nepre ni devas almenaŭ regule aperi ĉiun dumonaton. Tiu kreskiga celo estas prudenta, kiel promeso, sed kuŝas en viaj manoj, ke tiu ofteco estu plia.

Ni tie estas je viaj ordonoj kaj deziroj en la limoj de la eblecoj, kiujn vi donos al ni.

Se ĉiu fakano, kiu ricevas tiun kajeron, abonus, ni povus eldoni nian organon dekfoje dum la jaro.

1948 povas alporti al ni la antaŭmilitan oftecon : tio dependas NUR DE VI.

Ni scias, krome, ke niaj gekolegoj retrovas plidecan salajran ekvilibron : ne estas do super la eblo, ke ni kune esperu pli oftan, pli dikan INTERLIGILON, ol dum tiu periodo, kiun ni ĵus travivis.

Nia jarĉefo estas bazita sur monda tabelo. Ni petas nur unu internacian leterafrankon monate. Estas facile por vi sendi al ni 12 poŝtmarkojn de internacia leterafranko (aŭ 12 internaciajn respondkuponojn).

Estu cetere tre atentaj al niaj okazaj cirkuleroj. Ne ĵetu ilin flanken. Ili kostas al ni multon. Pro kompensa mona aranĝo inter la landoj, ni povas postuli de vi pagon al iu centro : ne malatentu pri tio.

1948 devas esti la jaro de nova ekvilibro por ni. Denove INTERLIGILO devas ludi sian rolon de informado, de frapado, de fakinstro, de esperantista praktikado.

Tiu kajero foriras tra la mondo, kun tiu aloko.

La realigado eliros de viaj multnombraj respondoj.

Petro FILLIATRE

AFRIKO

Belga Kongo

Naturpaŝe sindikatismo eniras la Belgan Kongon, sed la ŝtatoficistaro ne rajtas partopreni ĝin. Personaro de la publikaj servoj povas nur asociiĝi laŭ dekreto de la 23/11.1921 jaro. Tiu dekreto antaŭvidas la neeblecon por la profesiaj asocioj de la koloniaj administraciaj personaroj arigi kun asocioj, kies agadkampo estas ekster la kolonia administrado.

Konsekvence laboristaro de la koloniaj servoj ne povas havi per sindikatoj aŭ per asocioj kontaktojn kun iliaj kolegoj de Belga Metropolo. La strikrajto estas tute malpermesata de la 3a artikolo de la supre nomita dekreto.

La belga personaro estas izolata en la granda afrika lando kaj vidas kapricecon prezidi enoficigojn kaj aliajn aferojn.

Sekcio de la Asocio de la koloniaj ŝtatoficistoj de Costermansville sendis deziroprimon, por ke oni donu al la kolonia personaro pli da rajtoj kaj pli da libereco.

La belgaj kolegoj laboras por helpi la aferon ĉe Belga Registaro. Tiuj celas doni la eblecon al la koloniaj ŝtatoficistoj sindikatiĝi.

Necesas efektive, ke eŭropanoj, kiu laboras meze de afrika teritorio, sentu ke ili konsistigas unu solan grandan familion, kies membroj estas pretaj interhelpi, por ke justeco estu, se necese, kun la helpo de la metropola kolegaro.

Cuapano.

AŬSTRALIO

Plibonigoj en PTT.

Monrivedo konsistanta el sumo da £ 30.000.000 estis ĵus donata dum Majo 1947 al la PTT Administracio, por efektiviĝi plibonigojn en servo. Oni ĉefe celas plibonigi la komunikojn inter la metropola areo kaj la kamparaj distriktoj, precipe malfermante aŭtomatajn telefonoficejojn. Radio-interligoj estas antaŭvidataj tie, kie terlinioj estos tro multkostaj. Lastjare 80.000 novaj telefonabonantoj estis ligitaj al la reto, sed pli ol 80.000 aliaj atendas.

Statpersonaro.

Eble interesos niajn gekolegojn scii, ke la ŝtato tie ĉi rekte uzas la servon de 340.000 personoj, anstataŭ 281.700 dum la milito. La lokaj kaj guberniaj aŭtoritatoj 55.800, anstataŭ 39.900 dum 1943 j.

N.S.W.

La radiotelefona landa servo.

La 31an de majo 1944 estis plenumata grava antaŭenpaŝo en la ekonomia vivo de Brazilo, kiu disvolviĝas rapide. En tiu tago, L. M. Prezidanto Getulio Vargas, subskribis dekreton, kiu permesas al la Kompanio Internacia de Radio en Brazilo, asociata al la International Telephone and Telegraph Corporation, instali kaj funkciigi radiotelefonajn staciojn por la landa telefona servo en la Federala Distrikto, dudek ŝtatĉefurboj kaj sep ĉefurboj de teritorioj; sume dudekok staciojn.

Se oni rigardas geografian karton de Brazilo, oni tuj vidas la progreson donitan de tio, rilate al la bonstato socia kaj ekonomia de tiu-ĉi granda lando. Efektive kiam oni pensas al la bariloj, kiuj staras tra la tuta lando: larĝaj riveregoj, dezertoj, ne trapaseblaj arbaroj, grandegaj distancoj, oni konstatas, ke la homoj dispartigas je insuletoj, kies unueco venas el la sameco de lingvo kaj idealaro, sed inter kiuj la interŝanĝoj socialaj kaj komercaj estas malfacilitaj.

Krom la Federala Distrikto kaj la ŝtatoj Rio de Janeiro, Sao Paulo kaj Minas Geraes, en la cetero de la lando la progreso iris laŭ la marbordo kaj preter la riverbordo. La distancoj inter la diversaj urboj, la industriaj centroj, la kamparaj distriktoj, en preskaŭ ĉiuj lokoj, malhelpis la disvolviĝon de la telefonaroj. Do, fakte la komunikoj restadis limigitaj je la linioj de la Nacia Telegrafo kaj de la privataj kablkompanioj, kiuj estas en la marbordaj urboj.

Esceptante la centran regionon kaj la kelkajn ŝtatojn de l'sudo, la servo telefona ne tute kontentigas kaj tio grandparte venas el la limigado de la disvolviĝo de la servo kun pliatakso. Tio estas komprenebla, ĉar el multaj urboj de la marbordo, kun multaj loĝantoj, la servo povas iri nur ĝis la bordo de la arbarego.

Kun la malfermo de telefonaj komunikoj inter ĉiuj gravaj urboj de Brazilo, oni sentas bone, ke la novaj cirkuitoj ne estos nur uzotaj por kunigi la loĝantarojn de la regionoj tiel vaste dispartigitaj, sed tio estos instigo por plibonigi kaj unuecigi la diversajn telefonajn liniojn lokajn, komprenigante al la publiko ke la tutlanda retaro povos havi interligon kun ĉiuj grandaj landoj de la mondo.

La Kompanio Radio-Internacia de Brazilo estas ekipita por daŭrigi la necesan disvolviĝon de la telefono per helpo de la jam funkciaj radiotelegrafaj kaj radiotelefonaj stacioj de la sep sek-

vantaj urboj : Fortaleza, Belem, Natal, Recife, Bahia, Curitiba kaj Porto Alegre. Kunigante per la ĉefstacioj de Rio de Janeiro kun la Amerikaj kaj Eŭropo, la mondo estos malfermita al la landa telefonreto.

Se oni pensas, ke post kelkaj monatoj la interna servo funkcios inter Rio de Janeiro kaj la diversaj lokoj jam konektitaj al la internacia servo, kaj ke el tio la disvolvigo iros rapidege, laŭ la eblecoj de la milita epoko, ĝis la fino de la kontrakto, necesos dek jaroj por fari la planan reton projektitan.

Necesas mencii, ke la plano povis ricevi plenan efektivigon dank'al la entaŭvido de L. M. la Ministro de la Komuniko, Gral. Mendonça Lima, kaj la « Major » Landry Sales, Ĝenerala Direktoro de Telegrafoj, kiuj estis helpataj de unu komisiono speciale nominata de la Respublikprezidanto, en kiu estis la kolonelo Macedo Soares, la Dro Adroaldo Junqueira Ayres kaj Sro Joao Carlos Vital, ĉiuj bone konataj kiel inĝenieroj kaj konsilistoj de la brazila registaro.

Unu foje plie, Brazilo plenumis paŝon en la plibonigado de la telefonaj komunikoj. Rememoru ke en tiu-ĉi lando, en 1877, dank'al la entuziasmo de Don Pedro II, estis instalata unu el la unuaj telefonsistemoj de la mondo, kaj tiele Brazilo povas peti la honoron de posteno gvidanta en la historio de la telefonaj komunikoj.

Leonard JAKOB

Vicprezidanto de la International Telephone and Telegraph Corp. Nov-Jorko.

(el ĉerpita de la Revista de Correos y Telecomunicaciones, Buenos-Aires, laŭ Electrical Communications).

Esp. H. L.

INTERNACIA KULTURO. Progresema, Demokrata Revuo eldonata de la Balkanaj Landoj. Grandformata, Ilustrita Revuo, Enhavanta bonstilajn interesajn artikolojn. Petu TUJ informoj al : SOFIO Bulgario str Alabin 33.

● Generala Direkco de P.T.T.
Filatela Servo.

Bollwerk 8, BERN Svisujo estas al via plena dispono por informoj rilate disvendado de la poŝtmarkoj landaj.



ARGENTINO

La Argentinaj fervojoj

Antaŭ nelonge okazis naciigo de la argentinaj fervojoj. Tio konsistigas vere tute specialan paŝon en amerika vivo. Efektive ĝis nun la komunikimedoj inklusive la transportoj estis, en Ameriko, ĝenerale en manoj de kapitalistaj societoj. Argentino montras novaĵojn, naciigante la fervojojn. En tiu lando, kiel ĉie alie, la fervojoj ludis gravan rolon, ĉar ili ebligis la valorigadon de gravaj landpecoj.

Buenos-Aires estas la centro de socia vivo en tiu parto de Sud-Ameriko, kie la temperaturo estas sufiĉe meza, por ke disvolviĝu civilizacio simila al tiu de Eŭropo.

Tamen estas tre malfacile kompari amerikajn landojn kun la eŭropaj, malgraŭ, ke ili estas eŭropdevenaj. Transportite sub aliajn ĉielojn, sur aliajn terojn, la eŭropa civilizacio aliformiĝis ; plie okazis miksiĝo de popoloj.

Kien iras Argentino, nun ? Fakto estas : Argentino iras laŭ nova vojo, laborante laŭ plano, kaj efektiva akordo okazis kun Ĉilio. Ĉu estas unua paŝo al unuecigado de la hispanlingva Sud-ameriko ?

Dum sufiĉe longa tempo Usono malbone rigardis al Argentino. Nun la afero estas pli bona. Sed oni komprenas, ke naciigado de la publikaj servoj estas io, kio malplaĉas al usonaj aferistoj. Male, en Eŭropo ĝi estas postulo de la socia politiko.

Eble estas interese, substreki por la legantoj la vortojn, kiuj estas kape de la dekreto, kiu permesis la malfermon de la unuaj fervojoj de la lando en la jaroj 1852 kaj 1854 : « Unu el la « ĉefaj devoj de la nacia registaro estas doni « al la ŝtataro la publikajn vojojn, kiuj povas « vigligi la komercon inter la provincoj, doni « valoron al la produktajaron, faciligi la kreskadon de la landa loĝantaro... »

Ĉu tiel grava afero por la tutlanda vivo povas esti sub kontrolo registara ? Jen la demando simila, kiu estis solvita de preskaŭ ĉiuj landoj de Eŭropo per naciigo.

Seneno.

FINLANDO

De la 12-a ĝis la 14-a de junio okazis en Helsinki la 8-a nordlanda poŝtkongreso. Pro valutaj kaj aliaj malfaciloj estis la nombro de la partoprenantoj tiu ĉi foje pli malgranda, ol antaŭe, sed malgraŭ ĉio ili estis 52 el Svedujo, 29 el Danujo, 26 el Norvegujo kaj 127 finnaj ge-poŝtistoj.

Iniciativon por la kongresoj faris la sveda ge-poŝtistica unuiĝo, « Posttjänstemännens Förening ». Pli ol 40 jarojn aĝa estas la historio de tiuj ĉi kongresoj. La unuan kongreson en Stokholmo 1903 aranĝis la laste citita ge-poŝtistica unuiĝo. En la unua kongreso oni decidis, ke la nordaj ge-poŝtistoj kongresos ĉiam post 4 jaroj laŭvice en la ĉefurboj de ĉiuj nordaj ŝtatoj. Tiuj ĉi kongresoj havas duspecan celon. Unue ili celas plivastigi la fakan instruitecon de la partoprenantoj per referatoj kaj interparoloj pri fakaj temoj kun tia celo, ke en iu lando akiritajn spertojn oni informas al aliaj landoj por eksperimento kaj enkonduko. Due en tiuj ĉi kongresoj ge-poŝtistoj povas interkonatiĝi. La celoj estas bone atingitaj kaj la kongresoj havis tre grandan gravecon.

Do la nordlandaj poŝtkongresoj estas aranĝitaj de la koncernaj ge-poŝtistaj unuiĝoj, sed ili spertis ankaŭ grandan oficialan atenton kaj simpatiecon. En ili ĉeestis ankaŭ oficialaj reprezentantoj de la koncernaj ŝtatoj kaj poŝtadministracioj. La nombro de la partoprenantoj en la kongresoj estis tre granda. Jam en la unua kongreso estis 438 kongresanoj. La dua kongreso okazis nur 1920 en Kristian. En tiu ĉi kongreso oni fondis la poŝtan sekretarion de la Skandinaviaj landoj, kiel ligilon inter la nordlandaj poŝtunuiĝoj por la intertempo de la kongresoj. La tria kongreso okazis 1923 en Kopenhago (368 kongresanoj), la kvara en Helsinki 1927 kaj la sekvintaj en Stockholm 1931, en Oslo 1935 (jam 600 kongresanoj), ree en Kopenhago 1939 (628 kongresanoj) kaj nun 1947 en Helsinki.

La programo de la kongresoj estas tritaga. Pro la mallonga tempo nur unu reprezentanto el ĉiuj landoj havas rajton fari priparoladon, kiu estas antaŭe sendita al la poŝtunuiĝoj de aliaj nordlandoj, kies reprezentantoj faras respondajn priparoladojn. En la lasta kongreso oni faris la jenajn priparoladojn : « La reguloj por servotempo » (C.V. Struve el Danujo), « Pasaĝera transporto kiel trafikbranĉo de poŝto » (V.H. Palmu el Finnlando), « Kelkaj observoj pri vivbezonoj el spezoj kaj pri salaroj » (Karl Johannessen el Norvegujo) kaj « La ŝtatoŝtistaj organizacioj en Svedujo » (O.B. Lindskog el Svedujo).

INTERNACIO de PTT.

Plenumkomitato de IPTT kunvenis antaŭ nelonge en Vitznau en libertempa domo de la Federacio de Laboristoj Metal-horloĝistoj de Svisujo.

En la tagordo estis la demando pri eniro de IPTT en la Monda « Sindikata » Federacio, kiel profesia departemento. Post longa diskuto la sekvanta rezolucio estis akceptata :

« La membroj de la Plenumkomitato de IPTT, laŭ la decidoj de la lasta kongreso, agados por ke la Internacio iĝu profesia departemento de la M S F. kondiĉe ke la Plenumkomitato de la Monda Sindikata Federacio akceptos la ŝanĝojn de la regularo por la profesiaj departementoj kiuj estis proponitaj kaj provizore akceptitaj en Paris (18 kaj 19 Aŭgusto 1947) laŭ komuna interkonsento inter la reprezentantoj de la Plenumkomitato kaj de la konsilanta komitato de la internaciaj Profesiaj Sekretariejoj. Tiuj ŝanĝoj rilatas al la sekvantaj punktoj : a) Sidejo, b) financoj, c) oficistoj de la profesiaj departementoj, d) aŭtonomio ».

NEDERLANDO

Poŝta Muzeo

La Poŝta Muzeo en s'Gravenhage estas fondita en la 1929a jaro, kaj havas, kiel celon, doni bildon pri la pasinto kaj nuntempo de la entrepreno de Poŝto, Telegrafio, kaj Telefonio. — Konstante ĝi observas kaj registras la aferojn, kiuj rilatas al la praktikado de la entrepreno, ties teknika disvolvigo kaj la loko, kiun ĝi okupas en la socio vivo.

Muzeo Arango :

1. La entrepreno ĝenerale.
2. Material-administrado.
3. Personaro.
4. P.T.T. konstruaĵoj.
5. Poŝt-teknikaj servoj.
6. Poŝtmark-ono.
7. Elektro-teknikaj servoj.

Malfermo. — Provizore la muzeo estas fermata, post rearanĝo baldaŭ sekvos malfermo.

Informojn donas la direkcio, kies adreso estas :

Hoogewal 3.
s'Gravenhage

(Telefono 180800, aparato 628)

S. M.

La kristnaska donaco de la ŝkodovanoj.

La ĉeĥoslovakaj fervojoj ricevis nunjare, kiel kristnaskan donacon sub la kristnaska arbeto, novan specon de belaj lokomotivoj. Jam de longe estis bezonata io simila, ĉar tiuj, kiuj al ni post germana okupado restis, estas nesufiĉaj kaj ne plenumas bezonojn de la hodiaŭa moderna tempo.

Do, al tiuj modernaj lokomotivoj estas surmetitaj grandaj postuloj. Ĉi tiu kristnaska donaco estas laboraĵo de Plzenaj ŝkodovanoj al nia nova respubliko. La inĝenieroj kaj laboristoj de la tutmondfama Ŝkodovka en Plzen, konstruis ĉi tie tute novan tipon de lokomotivo servonta al specialaj celoj.

Elpurigita tabelo portas la numeron 475 kaj sciigas al ĉiu nia fervojisto, ke ĉi tiu lokomotivo havas 4 kunligitajn radaksojn, 100 km an rapidecon hore kaj elpezos sur unu radakso 15 tonojn.

Ĉi tiuj lokomotivoj estas difinitaj por personoj — kaj ŝarĝoj — trafiko kaj la unua serioj postlasas jam gaje la lokomotivejojn, portante en la vastan mondon la gloron kaj rakonton pri bona kaj fidinda laboro de la ĉeĥaj manoj. Tre facile oni diras, novaj lokomotivoj. Sed antaŭ ol estos la lokomotivo pretigita, por ke ĝi povu elveturi sur relvojoj, necesas iom de laboro.

Nu, ni iru kaj enrigardu kune kun en la fabrikoj, kie kreskas ĉi tiuj belaj lokomotivoj. Ankaŭ Ŝkodovka, kiel niaj aliaj eminentaj fabrikoj, estis bona celo por unuigitaj flugmaŝinoj, kiuj detruis ilin tiel forte, ke ne valoras ilin denove rekonstrui. Ĉiam, kiam estis ĝi nur iom riparita kaj povis de nove fabrikadi, sekvis nova alflugo de unuigitaj flugmaŝinoj. Tiel okazis, ke nia nova respubliko ricevis la fabrikojn en absoluta senespera stato. Estis proponoj, restarigi novajn fabrikojn, sed ni ankoraŭ neciis, kion scias niaj ŝkodovanoj, kiam estas tio bezonata. Tion pruvis al ni ĝuste la du pasintaj jaroj. Hodiaŭ laboras jam Ŝkodovka per plenvaporo.

Ni povus promeni tutajn tagojn tra la laborejoj, kaj ni ekkonas apenaŭ, ke estis tie io ŝanĝita, ke eble grandaj ferfornejoj estis nur por momento malvarmetitaj. Kaj ĉi tie naskigis kaj ricevis la vivon nia nova lokomotivo. Mi povus al vi rakonti la duontagon pri centoj de novaj partoj de la lokomotivo, kiujn la plej diversaj laborejoj preparas al la lokomotivejoj per la « manoj ». Ni ne elvidos en la lokomotivejo multe da tumulto. Al ni ŝajnos pli, ke grandaj laborejoj estas kiel senvivaj. Sed kiel ni tuj ekkonas, estas por feliĉo nur nura ŝajno. Ni ekvidos ĉi tie multegon da

Ŝiprompiĝo de la marŝipo « Mildred »

Estis danĝera aventuro, kiun ni travivis la 26an de Oktobro. Nokte ŝipveturis la « Mildred » en vido de la sud-orienta marbordo de Islando. Vido malbona. Ega ondo. Subite ĉirkaŭ la sesa matene surrokiĝis la ŝipo kun treega krakado, proksimume 35 metrojn de la marbordo.

La ŝipanoj, kiuj ne havis deĵoron venis, malbone vestitaj, sur la ferdekon. Tial la ŝipo alfundigis, enŝipigis sin 7 ŝipanoj sur ŝalupo kaj klopodis remante atingi la marbordon.

Dum dek horoj ili batalis kontraŭ la elementoj antaŭ ol ili povis elŝipigi sin al la marbordo.

La ŝipestro, la islanda piloto kaj tri kamaradoj restis ankoraŭ sur la ŝipo. Posttagmeze de la 27a de Oktobro ili estis savitaj per savpantalono de la Islanda Sav-Asocio.

Akcepto de la Islanda loĝantaro estis rimarkinda. Ni ricevis manĝaĵojn kun kafo, novajn vestojn kaj... retranskivilon.

De Mallarie, kie pereis nia ŝipo, ni atingis Ellersland per aŭto kaj poste ĉefurbon Reykjavik per aeroplano, fine reveturis nian landon per KLM aeralinio ĝis Rotterdam.

S. O.

materiale, verajn montegojn de averŝoj, diversajn radojn, fremojn, kaldronojn kaj ĉiajn eblajn, tiel ke la homoj perdas sin ĉi tie, kiel en labirinto.

Grandegaj maŝinoj ektrabotas la fremojn, dum laboristoj elturnas el maldelikataj elverŝoj, belajn, brilajn radojn. Poste grandegaj kranoj kiuj ĉiam veturigas super niaj kapoj kaj kunportas ĉiujn partojn sur unu lokon kie staras jam vico da subveturiloj. Kaj ĉi tiu aervojo super niaj kapoj ripetas sin kelkfoje kaj ni havas jam en maldelikataj trajtoj surskizitan grandan, belan laboraĵon. La estontaj lokomotivoj staras ĉi tie unu apud la alia kaj ĉe ĉiu laboras kelkaj lertaj laboristoj kaj kie ni paŝas de unu al la alia, ni vidas kun ĝojo la sukceson kaj rezulton de iliaj diligentaĵoj. Kiel la homaj formikoj laboras ĉi tie ! Estas kvazaŭ kanto de l' laboro, kanto de la kolektivo. Sed la parto post la parto aliĝas sur grandegan korpon kaj en la lasta fazo staras jam lokomotivo sur la reloj. Per ĉiu forŝovo de ĉi tiu lokomotivo sur kuranta zono, alproksimigas sin la verko al sia finiĝo, al la pordego de la lokomotivejo, kiu signifas ĝian eliron en vastan mondon.

R. V.

BRITUJO

Sekureco ĉe la Britaj Fervojoj

Laŭ la brita fervoja regullibro la dungitoj devas atenti, ke la sekureco de la publiko estu ilia ĉefa zorgo sub ĉiuj cirkonstancoj, sed estas evidente, ke por malebligi akcidentojn, oni ne povas fidi al la homo, ĉar li povas fari kaj ofte faras erarojn. Tial la fervojaj inĝenieroj devis elpensi rimedojn por kontroli la homan erarecon.

En Britujo oni uzas la absolutblok-sistemon de signalado sur ĉiuj linioj por veturantoj, tio estas, nur unu trajno povas esti en iu bloksekcio en iu tempo. En ĉiu signalkabano estas blokindikiloj, kiuj montras la staton de la sekcio kaj tiuj indikiloj estas funkciigitaj de la signalisto en la proksima kabano. La danĝero ekzistas, ke eble signalisto forgesas movi la aparaton; sed tio ne estas atendbla, ĉar lia proksimumo tuj rimarkus tiun mankon. Pli eble estas, ke la signalisto movos la signalojn, kvankam la indikilo montras ke la sekcio estas nelibera. Por gardi kontraŭ tiu ebleco, oni aranĝas seruron inter la indikilo kaj la signalo. Tiu aranĝo bedaŭrinde ne ekzistas ĉe ĉiuj linioj kaj antaŭ nelonge okazis terura akcidento pro manko de tiu sekurilo.

La britaj ŝarĝvagonoj plej parte ne havas aŭtomatajn bremsojn kaj tial trajno povus rompiĝi sen la scio de la trajnistoj. De tempo al tempo tio okazas kaj tial la signalistoj devas zorge atenti ĉiun trajnon, kiam ĝi pasas por certigi sin ke ĝi estas kompleta. La signo de kompleteco estas la lampo ĉe la fina vagono. La signalisto povas forgesi tiun gravan devon kaj poste permesi ke plua trajno eniru la sekcion, kvankam eble la unua trajno dividiĝis. La nura sekurilo kontraŭ tia okazo estas la trakcirkvito. Tiu aparato estas sufiĉe simpla; ĝi konsistas el relojo, kiu funkcias seruron ĉe la signalo kaj kiu ricevas elektran fluan tra la du reloj de la trako. Kiam trajno aŭ vagono staras sur la relojo ĝi faras mallongan cirkviton kaj tiel haltigas la elektran fluan tra la relojo. Malofte oni uzas ĉi tiun valoran aparaton por tutaj bloksekcioj sed plejparte nur apud stacioj ĉar supozeble la kosto estus tro granda. Ĉu oni vere povas taksu homan vivon laŭ monaj ciferoj?

La vivoj de la veturantoj ankaŭ dependas de la zorgemeco de la lokomotivisto. Li devas ĉiam atenti la signalojn sed eĉ li estas nur homo. Se tempo al tempo oni legas raportojn pri akcidentoj, kiuj okazis pro malatento al signaloj. Unu fervoja kompanio el la kvar grandaj britaj kompanioj tre zorgas pri ĉi tiu aspekto de sekureco kaj antaŭ multaj jaroj komencis la konstruadon

AŬSTRUJO

Senmatora flugado

Antaŭ la germana aligo, estis la movado por senmatora flugado en nia lando tre vigla. En preskaŭ ĉiuj urboj de la lando ekzistis grupoj de la Aŭstria Aerklubo.

Tuj post la aligo estis malpermesate funkcii la klubojn. Nun post la katastrofo estas daŭre malpermesate senmotorflugi.

Antaŭ nelonge Aŭstrujo ricevis permeson restarigi flugministerion: ni esperis, ke estos la tempo por ni denove flugi, sed bedaŭrinde ne estas ankoraŭ eble. Aŭstrianoj ne havas aparatojn, ne havas motorojn por la trenrulleviloj ktp.

Sed ni tamen ne volas rezigni. Se ni ne havas aparatojn, ni klopodos konstrui ilin per niaj manoj. Ni tie alvokas la kamaradojn, kiuj povus nin helpi en tiu afero.

Se eble sendu al ni profilkatalogojn. Ni speciale bezonus usonajn profilojn NACA 23021 ĝis 23009. Se vi havas aliajn helpilojn, sendu al ni.

Karl Jager, Kreith n° 16

Post Mutter, Tirolo, Aŭstrujo.

de aparato nomita « Automata Trajnkontrolo ». Ĝi estas aparato, per kiu la lokomotivisto ricevas aŭdeblan avizon ĉe la averta signalo pri la stato de tiu signalo kaj ankaŭ la bremsoj estas automata aplikataj, se la signalo montras averton. Sendube ĝi malebligis multajn akcidentojn ĉe la Granda Okcidenta Fervojo (GWR) kaj konstante la inspektisto de la Ministrejo de Transporto aludas al ĝi post akcidentoj. Ja estas bedaŭrinde ke la tri aliaj kompanioj ne imitis la ekzemplon de la G. W. R. Unu kompanio, la Londona, Mezlanda kaj Skota Fervojo (LMSR) instalas similan sistemon ĉe mallonga sekcio de la linio kaj alia kompanio eksperimentas kun plua sistemo. Kompreneble ĉe la elektraj fervojoj, el kiuj ekzistas malmultaj en Britujo, la afero estas pli simpla, ĉar oni povas facile ĉesigi la elektran motoron de la lokomotivo.

Per ĉi tiu artikolo mi provis montri la bonecojn kaj mankojn de la brita signalsistemo. Estas evidente ke preskaŭ tuta (almenaŭ 99.9 %) sekureco estas ebla, sed pro la fakto ke ekonomiaj konsideroj regas la provizon de la sekuriloj, katastrofoj estas sufiĉe oftaj.

Interesus min scii la staton de ĉi tiu afero en aliaj landoj.

Frank Curtis, Bristol Anglujo.

HUNGARIO

Pri la trafiko en ĉefurbo Budapest

En Hungarlando krom la ĉefurbo ni havas en 6 urboj tram kaj aŭtobus trafikon. Sed nun mi skribas nur pri la Budapesta.

Nia entrepreno ne estas tute komuna, en 88 % apartenas al ĉef-urbo, kaj 12 % al diversaj personoj. Antaŭ 29 jaroj tiuj ĉi entreprenoj estis 100 % akciaj societoj, en jaro 1918, la ĉefurbo kun-aĉetis el la akciaj paperoj de la posedantoj 88 % on. De tiam la urbakonsilantaro influas la direktadon de la ĉefurba trafikado.

Kompreneble en la estinto la urba konsilantaro ankaŭ rigardis unue la propran profiton kaj nur poste la komunan intereson.

Ankaŭ ni havas aŭtobus entreprenon, ĝi estas tute komuna, ili cirkulas nur en la ĉefurbo. La aŭtobus entreprenon ankaŭ manumas la tramdirekcio.

La tramliniojn en nia urbo ĝis nun ni konstruis en radiaj direktoj kaj nun ni komencas konstrui la novajn liniojn en tangentaj direktoj.

La longeco de nia tramlinioj estas 428.895 metroj kaj 13.000 metroj longa par aŭtobusoj, 5.000 metroj longa estas la subteraj tramlinioj.

Havas ni 54 tram, 1 dentrad-tram, 1 subteran-tram, 1 faden-tram, 1 trolejbus kaj 12. autobus liniojn en mia ĉefurbo. 15 deponejojn por trajnoj. 2 port autobusoj. Ĉefriparejojn 2 por trajnoj, 1 por aŭtobusoj.

Niaj veturiloj tra kuras 120.867 kilometrojn, kaj liveras pasaĝerojn po 1.250.000 tage. Dum la milito kaj la sieĝo grave difektigis ĉiuj deponejoj, veturiloj, ankaŭ la relparoj en la ŝoseoj, kiujn la germanoj kaj faŝistoj krom ĉio ĉi perforte malbonigis.

Post la liberigo la stratoj ankaŭ la reletoj aspektis tiel ke ĉitie la trajnoj pli frue ol jaro ne povas ekiri. Detruigis la riparejoj, elrabigis la magazenoj, sen laboriloj, sen materialoj, sen hejtajo eĉ senmanĝaĵo. Forportiĝi la plej bonaj la plej konsciencaj laboristoj en la koncentrejojn. Spte kun granda entuziasmo de la liberigo konstruis la hejmen-restantaj kolegoj la tramentreprenon, kaj post 4 monatoj je la unua de majo ekiris la trajnoj, sur kelkaj linioj en Budapesto.

Granda estis la ĝojo de la loĝantaro vidante ke denove oni povas frue veturi per tramo. Pli frue ol ili esperis ĝin. Bedaŭrinde de tiam post 2 1/2 jaroj la civitanoj forgesis kiel ili amis la tramistojn dum la ekiro de la tramo post la milito.

La aŭtobusojn, ĝis la lasta, ĉiujn forportis la hitler kaj hordin faŝistoj. El ruinoj ni renkonstruis ĝis nun 90 aŭtobusojn. Per ili ni aranĝas la tra-

fikon en 12 linioj. Antaŭ la milito ni havis 309 bonajn aŭtobusojn kaj 32 liniojn.

Havas ni 20. subterajn trajnoj kaj 6 trolejbusojn. La fondo de la tramo en nia urbo okazis 1.884. La subteran tramon oni fondis en la 1896. La aŭtobus entreprenon la urbo fondis en la jaro 1920.

Havas la unuigita entrepreno 19.300 dungitojn, inter ili pli ol 2.000 virinojn.

Post 3 jara deĵoro aŭtomate ĉiuj dungitoj konstantiĝas en siaj oficoj. La virinaj dungitoj havas egalrajton kaj egalsalajron kiel viraj dungitoj. La salajron por la dungitoj garantias la kolektiv-kontrakto kaj taksajregulato. Ĉiuj dungitoj post unu jara deĵoro rajtas uzi 12 ferio-tagojn, kaj post ĉiu jaro per unu tago ĝi multiĝas ĝis 25 labortagoj. Post 35 jara deĵoro oni rajtas ĝui pensio 100 % on de la fundamentaksaĵo. La rajton je pensio oni atingas pos 10 jara deĵoro.

Oni deĵoras po tage 8 horojn en la trafiko, ankaŭ en la ĉefriparejoj aŭ en oficejoj. Po semajna 48 horojn. La salajro estas kalkulita je monato, sed provizore po du semajne ricevas la dungitoj. Ĝis ekonomia stato pliboniĝas.

Menciinda rezulto estas de la sindikata movado. La rajto por gravidaj virinoj, kiuj havas rajton ferii 3 monatojn antaŭ la naskotago kaj 3 monatojn post ĝi, dum ĉi tiu duon jaro la interesantoj 100 % ricevas la salajron.

Multajn da rezultojn mi povus citi por vi kiujn atindis nia sindikato por la dungitoj post la milito, sed ĝin eble en sekvonta numero. Se ili interesas la kolegojn en eksterlando.

Sigesmondo PAPP.
Budapest

BELGUJO

Car la redaktejo de INTERLIGILO estas en GUISCARD Francujo, sur la grava vojo Paris-Bruselo, mi dum la libertempo faris la projekton iri frapi ĉe pordo de Sro Filliâtre.

La 6an de Aŭgusto mi forveturis bicikle al la franca limo. Kiam mi alvenis apud Virelles, la doganistoj rifuzis enlasi min. Mi povis transiri bicikle sed sen pakajoj : ĉar mi ne povis konsentitio, mi reiris hejmen per fervojo, ĉar ĉe ni la ŝtataficioj vojaĝas senpage sur la belgaj fervojoj.

Feliĉe Esperanto permesas multon : mi do iros ...Nederlandon. Mi atingis la limojn en Essehen. Tie mi interŝanĝis mian francan monon kontraŭ Nederlandan. Car oni ne rifuzis min, mi biciklis tra Roosendaal, Breda, Dordrecht al Rotterdamo. Tie mi renkontis la poŝtiston Joh

SUR LA ŜOSEOJ

FRANCUJO

Kruciĝo de Ŝoseoj je malsama alteco

Sur la ŝoseoj la veturado refariĝas tiel grava, kiel antaŭ milito, kaj kiel antaŭe la vojkrucoj estas daŭre danĝeraj lokoj.

Sur la vojkruciĝoj, oni komence reguligis la cirkulado per policanoj, rimedo iom multekosta, kiu malhelpas kaj malfruigas la veturado. Fundamenta rimedo estas tiu-ĉi : konstrui la interkruciĝantajn ŝoseojn je malsamaj altecoj.

Tiu rimedo estas ankaŭ multekostega : ponto per kiu supra vojo trapasas malsupran vojon devas havi sufiĉan longecon sur malplenaĵo ; terfosado estos grandega. Efektive estas necese rezervi altecon da 4, 30 metroj liberan sur malsupra vojo ; bonan videblecon per sufiĉe longaj rektoj sur la ŝoseoj proksimaj je ponto ; malpligi la porveturantoj tre malagrablan impreson de rapidega irado per mallarĝa trapasejo ; kaj precipe reinterkomunikigi la vojojn kruciĝantajn. Ankaŭ forigi akvon. Starigas ofte grandajn malfacilaĵojn.

Se oni pensas ke deklivo ne devas esti pli granda ol po 4 centimetroj por metro (1/25), oni konstatas ke longeco de deklivaj vojartoj proksimumas 100 metrojn ; do koncerne la plej simplan trapasejon de vojo sur alia, ambaŭ nur 6 metrojn larĝaj, la unua altigita je 3 metroj, la alia malaltigita je 3 metroj la tervolumeno fosota estas minimume 400 kubmetroj. Al tio oni aldonu samkvantan volumenon pro la interkomunikilaj vojoj. La tipoj de tiaj pontkruciĝoj diferencas laŭ rilata graveco de la vojoj kaj laŭ tio oni akceptas aŭ ne tranĉadon sur malĉefa vojo.

1° Kruciĝoj

La malĉefa ŝoseo akceptas tranĉadon : tipo A aŭ B aŭ C. Du ŝoseoj samĉefaj sentranĉado : tipo D, ringo ; ĝi bezonas 5 pontojn, tipo E : trifolio aŭ duobla ok, ĝi bezonas ununuran ponton, sed ampleksan.

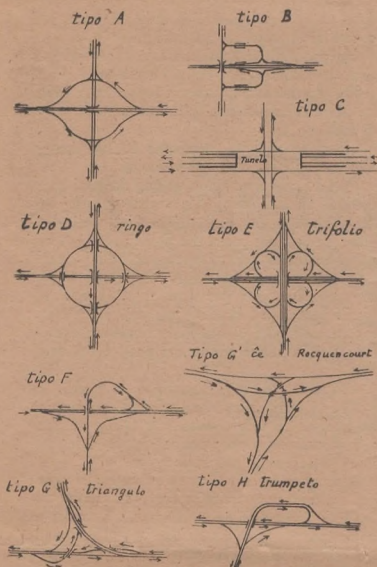
2° Vojforkoj

La malĉefa vojo akceptas tranĉadon, tipo F. Du ŝoseoj samĉefaj, tipo G, triangulo, tipo H trupeto.

En la formo G' la tipo triangulo efektiviĝis ĉe Rocquencourt (Francujo).

La apuda desegno multe klarigos al vi la diversajn solvojn. La homa interligeco havas ankaŭ sur la ŝoseoj multe da demandoj.

M. BROISE, Inĝeniero T.P.



Schell kaj tranoktis ĉe li hejme. Vespere ni vizitis la centran poŝtoŝtationojn kaj sub gvidado de altranga persono ni vizitis kaj vidis la funkciaĵojn de la aŭtomata sortimentmaŝino « Transorma ». Ĉar estas mia fako, tiu maŝino tre interesis min. Tre bona vespero inter samfanoj. Tagon postan mi vizitis Schiedam, Floordingen, Hoek van Holland. Tie alvenis k-do el Amsterdam por akompani min tra Gouda, la lagetoj de Reeuwijk (Junular-gastejo) Amstelveen, Schilhol (grandega aviaĵejo internacia) Mi restis tri tagojn ĉe kolego Dirk v. Rijn kaj vizitis kun li per biciklo Haarlem, Zandvoort, Zaadam, Monnikendam, Volendam kaj la insuleton Marken kaj Amsterdamon. Poste, sola mi veturis Muiden Baarn, Hilversum ĝis Arnhem. La sekvantan tagon mi veturis 162 kilometrojn por atingi Heerlem (mineja urbo). Tie mi ripozis du tagojn kaj vizitis minejon sub la gvidado de esperantista inĝeniero. Mi finis la promenadon je Gremmenich post trapaso je Valkenburg, Epe, Vaals.

Entute mi biciklis 978 km dum 12 tagoj. Mi spertis tre bonan akcepton de la Esperantistoj, kiujn mi varme dankas ĉi tie.

Cautaert J.

Svisujo

Susten pasejo

(fino)

La diferenco de alteco ĝis la kulminacio je 2224 metroj super maro estas de Innertkirchen (Berna Aar-vaĵo) 1598 metroj kaj de Wassen (kantono Uri, stacio de la Gotthardfervojo inter la konataj « turn-tuneloj ») 1304 metroj. La strato sekvas plej eble la terenon, kies formoj plej bone estas utiligataj. Pro la neĝo ĝi evitas ombrajn deklivojn, la nombro de kurvoj estis limitata kiel eble. La pli granda kruteco estas ĉirkaŭ 8 % (nur mallonga peceto 9 %) meze 5,5 % je la berna kaj 7,6 % je la Uri-a parto. La larĝeco en rektaj pecoj estas 6 metroj, en la kurvoj ĝis 9,5 metroj, kiu ebligas ĉie la krucigon de du mezgrandaj poŝtaŭtomobiloj aŭ tielnomitaj « Cars Alpins ». La kurvoj estas moderne konstruitaj; ilia laŭlarga supreniro estas 3-8 %, en la turnoj ĝis 12 % por doni la necesan sekurecon ankaŭ al rapide irantaj veturiloj. La vojo mem estas senpolva, asfalto, aŭ, precipe en turnoj, malgrandŝtona pavimo.

Oni precipe atentis je protekto de la naturo. La neeviteblaj vundoj estis tuj nove plantigitaj. Ĉiuj betonkonstruaĵoj estis supermurigitaj per naturŝtonoj. Tiel la tuta strato aperas kiel nature kreata malgraŭ la grandegaj teknikaj laboroj. Piedirantoj povas grandparte uzi la malnovan, parte ankaŭ plibonigitan strateton kaj tiel neĝenate per la trafiko ĝui la naturbelecojn.

La strato havas pontojn kaj 23 tunelojn, kies tuta longeco estas 1519 metroj. La 24a tunelo estas pro atmosferaj kaj militistaj kaŭzoj sur la treege neĝriĉa kulminacio. Ĝi havas longecon de 325 metroj kaj traboras la monton je 35 metroj sub la malnova pasvojo.

La konstruado daŭris sep jarojn. En malaltaj partoj oni laboris meze dum ok monatoj en jaro, sed en alteco nur meze 100 tagoj, de kiuj eĉ pluraj semajnoj estis bezonataj nur por forigo de la neĝo. Sur berna parto laboris meze 800 homoj, sur uri-a parto laŭcironstanco 200 — 1300. En tute necesis 11 milionoj da labohoroj. La tutaj kostoj estis 35 milionoj da svisaj frankoj, t.e. ĉirkaŭ po 750 frankoj por unu metro de strato, kiuj estis grandparte pagataj de la



Konfederacio (Berno 25 %, Uri nur 10 % de ilia peco); ĉar ĉe ni la stratokonstruado estas normale afero de la kantonoj kaj komunumoj.

Dum tuta konstruado ne okazis unusola morta akcidento. Ankaŭ strikoj ne okazis, kvankam la laboro en tiuj altecoj for de la familio estis morale pli malfacila ol kutima konstrulaboro.

La oficiala inaŭguracio okazis jela 7-a de septembro 1946 kaj donis al nia popolo kaj al la internacia turistararo novan eblecon por ĝui de la grandiozajn Alpajn pejzaĝojn Kompreneble la Svisa poŝtadministracio jam dum la konstruado priservis la straton per kelkaj aŭtomobilkursoj, kiuj faciligis al laboristoj la hejmenveturado, kaj la poŝtservon por ili kaj nun de 15-a de junio ĝis 4-a de oktobro la de Meiringen al Göschenen 59 kojn longa strato estas uzata de ĉiutage kvin aŭtomobilkursoj krom la ekstrapoŝtoj kaj la « Tripaseja rondirado » Meiringen-Grimmel-Furka-Susten (134 km, Sv. fr. 18. —).

A. A.

Noro : Tiuj belaj fotoj estas donacitaj de Kolego Rolli en Bern, por niaj legantoj Dankojn.





Filatelio

« Filatello estas tutmonda fakto, kiu perŝingre tuŝigas al multe da homoj la lingvan baron. Kio-podu ni enradikiĝi Esperanton sur tiu bone preti-gita kampo. Ke « Interlingvo » estu via konstanta helpilo por pruvu la praktikon de nia Lingvo ».

Petroc FILLIATRE



AŬSTRIO : La centjara datreveno de la telegra-fio estis festata per speciala poŝtmarko, kiu mon-tras morsaparaton, super kiu estas la terĝlobo volvata de telegrafubando ; la desegno estis de Strohofer, la gravurado de Schimek.

En novembro eliris 4 valoroj pri la aerpoŝto : 50 gr., 1 ŝ., 2 ŝ kaj 10 ŝ ; ili estas montrataj de la ĉi supraj bildoj. La 50 g. montras muellon en Burgenlando ; la 1 ŝ la ruinaĵon apud Petronell, el roma epoko ; la 2 ŝ la turon de Gmünd, en Karintio, kaj la 10 ŝ montras la Sankt'Karlpreĝejon en Vieno, kies arkitekturo estas tute speciala kaj rimarkinda.

En 1948 la aŭstraj poŝto eldonos tre belajn se-riojn, kiuj certe retenos la atenton de la filate-listaro. Ni atentigas vin jam pri Olimpiaj Ludoj-poŝtmarko (1 ŝ + 50 gr.), komemorpoŝtmarkoj pri Carl Michael Zehrer (20 g) Friederich von Amer-ling. Kaj tre bela serio pri rekonstruado : 10 + 5 g., 20 + 10 g., 30 + 10 g., 40 + 20 g., 45 + 20 g., 60 + 30 g., 75 + 35 g., 80 + 40 g., 1 ŝ + 50 g., 1 ŝ + 40 + 70 g., kies desegnoj estas eĉ pli belaj, montras la publiklaborojn pri pontoj, fervojoj, havenoj ktp. La graciaj bildoj, malgraŭ la teknikaj temoj, estas flankataj de florbandoj, kies delikateco estas mirinda.

Franca Aerpoŝto. Du interesplenaj poŝtmarkoj eliris : 50 + 30 fr. (Saint Exupery) kaj 100 + 70 fr (Dagnaux). Ili estas desegnitaj kaj gravuritaj de Gandon, artisto kiu donis multon al la franca poŝtmarkaro en la nuna epoko. Ni kredas, ke ili estos estonte interesaj.

Maroko. El tiu lando estas nova serio de pejza-joj bone presitaj, ni konsilas ilin.

Oceano. Oni anoncas novajn eldonojn pri Nova Kaledonio kaj Franca Oceana Insularo, same pri Franca Hindio.

Ĉeĥoslovakio. Jen la 1948a programo de la poŝt-administracio : Skolifesto 1948 laŭ desegno de Prof. Max Svabinsky, kiu celas montri la sole-nan atmosferon de tiuj ĵarfestoj. Tiuj poŝtmar-

koj eliros ĉe la komenco de marto laŭ la sekvantaj valoroj : 1,50 hele blua, 3 k-ruĝa, 5 k-blua, je kuprogravuro de gravuristo Jindra Schmidt laŭ grandformato. La blankpapiro sur la dekstra kaj maldekstra flankoj ricevos specialajn desegnojn, kaj speciala koverto de la unua tago estas antaŭvidata.

Dum junio eliros du poŝtmarkoj montrantaj la portretojn de eminentuloj de l'sokoloj Dr Jin-dra, Vaníček kaj Dr J. Scheiner.

La 7an de aprilo aperos komemormarkoj pri la 600a datreveno pri la starigado de la Universita-to Karlo la IVa. La prof. K Svolinsky desegnis la projektojn. La unua montras Sankt-Venceslas kaj Karloŭ Ivan laŭ la sigelo de la Universitato de la XIVa jarcento ; la dua montras la portreton de la stariganto de la Universitato Karlo la IVa. Gra-vurita, oni kredas ke la valoroj estos 1,50, 2 k kaj 3 k.

La 20 junio 1948 estos la centjardatreveno de la starigado de la Kromeriz Parlamento, estas pro-jekto de prof. Max Svabinsky.

Oni anoncas ankoraŭ : centjarran datrevenon de la slovakia revolucio 1848, 30-an datrevenon de la Respubliko.

Fine estos speciala bonfara serio pri la Infanoj. Ĉefeante propagandi pri la arto de Ĉeĥoslovaka Respubliko, oni eldonos poŝtkartojn oficialajn kun turismaj bildoj. Aliaj poŝtkartoj kun la por-treto de la Prez. Benes eliros okaze de la sokofes-to kaj vintraj ludoj en Tatra-montaroj.

MAKSIMAFILIO

Kio estas la maksimafilio ? Okazis en Dijon last-ĵare la unua kongreso internacia de la maksima-filistoj kaj unu el la ĉefaj laboroj estas la star-igado de la internaciaj reguloj pri maksimafilio. Ni reproduktas ilin ĉi sube kaj tio tuj klarigos al vi, tion kio estas tiu-ĉi parto de la filatelo.

La maksimafilio havas radikojn en la pasinto, sed nur en la lastaj jaroj ni vidis ĝian disvastigon,



« Al vi, esperantistaj filatelistoj apartenas la gravan taskon pligrandigi vian ampleksan fakon, propagante nian lingvon al viaj samcelanoj, al viaj kluboj asocioj, IFEK estas via necesa klubo. Ju pli ni estas, des pli ni trafos ».

Roberto FILLIATRE



kaj nun en la mondo estas jam multaj interesatoj, kaj taĝon post taĝo la nombro de tiuj personoj kreskadis.

Resume, la maksimumfilio estas la kolektado de poŝtkartoj kunportantaj poŝtmarkojn kies moto estas simila al tiu de la poŝtkarto mem kaj kun poŝtstampo de loko, kiu havas ian rilaton kun la tuto.

Konsekvence estas reguloj, kiuj difinas la maksimumaj poŝtkartojn. Jen :

Poŝtkarto :

1° komerca eldono eksistanta antaŭ la eldono de la poŝtmarko,

2° privata eldono antaŭ la eldono de la poŝtmarko,

3° komerca eldono post tiu de la p. marko,

4° privata eldono post tiu de la p. marko,

5° oficiala aŭ privata eldono montranta aŭ la projekton de la p. marko, aŭ desegnon similan al tiu-ĉi projekto.

Uzado de fotografia papero ne konsilinda.

Reproduktado de la poŝtmarko, eĉ parto, ne akceptata.

Poŝtmarko :

La poŝtmarko, kiu estos uzata sur maksimuma (aŭ analogia) poŝtkarto devas havi ĉiujn kvalitojn de la poŝtmarkoj akceptataj en la filatelo.

Stampado :

La stampado devas esti legebla kaj ne montri falsajojn.

Rilate al la loko, ĝi devas esti :

= la loko geografia pri la pejzaĝoj kaj monumentoj, de la urbo por la urbblazonoj ;

= ĉefloko de la lando aŭ de la provinco pri la blazonoj, aŭ, se ne estas, unu loko de la lando (aŭ provinco) ligata administracie al ĝi ; naskloko por la famekonatuloj, tamen pri la ŝtatestroj ĉiuj lokoj sub ilia aŭtoritato estas taŝgaj, tamen la ĉefloko estas preferinta.

Rilate al la epoko, la klasigado estas la jena laŭ la prefero :

1°, speciala stampo de la eldonotago kun speciala desegno,

2°, speciala stampo de la vendadperiodo kun desegno,

3°, speciala stampo dum la valorperiodo kun desegno,

4°, speciala stampo de la eldonotago, kiu ne rilatas al la temo de la poŝtmarko kaj p. karto,

5°, same dum la vendadperiodo,

6°, ordinara stampo de la eldonotago,

7°, ordinara stampo dum la vendadperiodo,

8°, speciala stampo pri ĉiu ajn temo dum la valorperiodo de la poŝtmarko,

9°, ordinara stampo dum la valorperiodo.

Rilate al la « prokrastaj » ni devas menciigi, ke oni devas atenti, ĉar en kelkaj landoj, ekzemple la landoj de la Franca Unio, ĝenerale, la poŝtmarkoj estas ĉiam valoraj, do oni povas eligi maksimumaĵojn eĉ post kiam la poŝtmarko ne plu estas akceptebla en la poŝtejoj, ĉar la poŝtmarkoj estas ankoraŭ valoraj por la ordinaraĵoj poŝtajoj. En multaj landoj tio ne okazas. Do, oni devas ekzameni la aferon laŭ la interna regulo de la koncerna lando.

Resume, por havi maksimumaĵojn, oni devas preni ilustritan poŝtkarton, glui sur ĝin poŝtmarkon, kiu ankoraŭ valoras por la ordinaraĵoj sendaĵoj kaj stampigi la tuton legeble en taŝga loko.

Ĉu IFEK dormas ? Ne, sed la laboro kiu kuŝas antaŭ ni estas tiel granda, ke niaj agoj estas kiel krioj tra ekvatora arbaro, ili estas lomi, sed ne trafas la tutan arbaron.

Povas esti penumata grava tutmondalaboro, al kiu elirus unu el la plej gravaj sukcesoj de Esperanto, sed necesas ke ĉiuj agadu per frapado de la kluboj, asocioj, gazetoj kiuj grupas kaj informas la filatelistaron. Starigu Esperanto-Filatelan rondon en via urbo kaj anigu ĝin al IFEK, sendu al ni adresojn de esperantistoj de filatelo, por ke ni frapu, frapadu, ĉiam kaj ĉiam.

JEN GRAVA SUKCESO...

Ni devas atentigi niajn legantojn je la fakto ke la Union Maximophile Internationale et Association Internationale Analogique = starigis internacian agadon, uzante de la komenco Esperanton. La unua kongreso akceptis decidon permesanta al la Prezidanto kontrakti kun ĉiuj esperanto-organizajoj. Jen grava gravega paŝo, pri kiu devas atentigi ĉiuj esperantistoj, ĉe tiuj, kiuj estas nek filatelistoj, nek maksimafilistoj. Ĉar ĵen uzadkampe de nia lingvo. Ni devas menciigi speciale, ke nia Hungara delegito S-ro Toth Vince, el Budapeŝto, estas unu el la plej aktivaj maksimafilistoj en la tuta mondo.

En la Centra komitato de la supre nomitaj asocioj (arigataj) estas la ĝenerala sekretario de nia Ligo, S-ro Robert Filiâtre. Li alvokas vin al plena agado sur tiu-ĉi kampo. Puŝu, puŝu, ĉiam puŝu kaj fine la venko estos nia. Sed se vi ne deziras disvastigadon de Esperanto, se vi deziras ke Esperanto mortu : ne puŝu, ĉu nenion pri nia agado silentu ! Se ne : Kriu, kriegu !!! tra la mondo !!!

POST

Internacia koresponda Klubo por poŝtistoj, SANDVIKEN, Svedujo, Administranto : Olle Jansson. La klubo celas esti ligilo inter poŝtistoj de ĉiuj gradoj en ĉiuj partoj de la mondo. La kotizo por 6 monatoj estas kvin internaciaj respondukuponoj (2 svedaj kronoj) Ŝulgi al ni viajn dezirojn en kiuj lingvoj vi volas korespondi kaj kiujn lingvojn vi krome komprenas ktp.

(La klubo korespondas en Esperanto)

Por komplezi al la kolektantoj, franca poŝta Administracio ĵus kreis apartan dat-stampilon kun la francaj sortoj : Paris R. P. Philatélie.

La kolektanto, kiu sendos al mi unu respondukuponon, kunekun koverto surhavanta lian adreson, ricevos ĝin kun la poŝmarko zorge stampita.

M. ARGER

46, rue Lamartine, Paris IX^e

Kiam ĉi montras emon al Esperanto, ni konsilas ĉiam al tiu lerni, tra'erni, tralernadi Esperanton — Estas memkompreneblaĵo. Sed vi, kiu interesigas al filatelo, ĉu vi lerris ĝin ?

Filatelo estas scienco, kiu postulas de la interesigantoj multajn konojn. Certe oni povas kolekti poŝmarkojn sen speciala pripensoj pri la ĝeneralaĵoj necesaj, fine oni havas en mane kolektaĉon. Plie rimarkindaj pecoj eble falas en tiajn manojn kaj fine peros senprofito pri la ĝenerala filatelo. Estas do devo por ĉiuj personoj, kiuj deziras kolekti poŝmarkojn, lerni la ĝeneralaĵojn regulojn kiuj devas konduki ilin al plena sukceso.

Sed kiamamiere ? Ni scias, ke per libroj oni instruas multajn sciencojn. Ke estas jam grava filatela literaturo, sed, aliflanke, estas malmultaj priskribajtoj de la filatela scienco mem. Por tio franca societo starigis perkorespondan kurson de filatelo. Ĝi estas nun nur en franca lingvo, sed certe ilios baldaŭ tradukojn en diversaj nacilingvoj kaj en Esperanto ! Jen nova paŝo por nia lingvo. De nun estis decidate, ke en la kurso francalingva, estos atentiganta ĉapitro pri Esperanto kaj ties servoj sur filatela kampo.

Specialaj indikoj estos donataj al la interesitoj, kiuj skribos al ni pri tio (poŝmarko aŭ respondukuponon por la respondo !).

**ASOCIO DE LA BULGARAJ
FILATELISTAJ SOCIETOJ**

Str Preslav 9 SOFIA (Bulgario)

La Asocio estas fondita en 1938. Ĝi unuigas ĉirkaŭ 50 societojn kaj 6.000 membrojn en la tuta lando kaj eldonas gazeton « Poŝtenska Marka » (Poŝmarko). Ĝi batalas por la prospero de la filatelo en Bulgario. Pri kiaj ajn demandoj de filatela karaktero turnu vin al ni. Ni respondos al vi tuj. Nia tuta filatelisto organizajo estas je via dispono adresojn de miloj de niaj membroj dezirantaj interŝanĝon kaj kontakton kun fremlando.

Skribu en Esperanto, niaj membroj respondos al vi ankaŭ en Esperanto.

**UNUA KATALOGO DE LA
ESPERANTAJ POSTMARKOJ**

Levas esti en manoj de ĉiuj esperantistoj por pri-vi nian lingvon : montru ĝin ĉirkaŭ vi.

Nia katalogo interesas ĉiun fakulon, ĉe neesperantista.

Nia katalogo interesas ĉiun esperantiston ĉe nefakulo.

Nia katalogo estas nerifutebla PRUVO de nia Lingvo entute.

Rabato pogrande al Societoj, Kluboj, ĵurnaloj, Asocioj Agitu per ĝi favore Espo.

Prezo : 2 internaciaj respondukuponoj, aŭ 2 fran-koj de simpla letero por eksterlando, pagotaj per PM. de via lando al : Filiâtre, ACHERES (S.-et-O.) Francujo.

FAKSTUDO

ESTONTAJ VOJAĜVAGONOJ FERVOJAJ

Dum la lastaj jardekoj oni konstatis rapidan evoluon en la konstrutekniko de la aŭtomobilo, dum la fervojaj vojaĝvagonoj ŝajne ne multe ŝanĝiĝis. En realeco ankaŭ la surrealaj veturiloj multilate estis perfektigataj, kvankam ne ĉiam tiel okulfrape kiel la aŭtoj. Tamen la estontaj perfektigadoj baldaŭ montros al la vojaĝantoj eksterordinarajn plibonigojn, parte jam elprova-tajn, ĉefe sur la usonaj fervojoj. Jen kelkaj detaloj pri tiu temo.

La sekureco de la vojaĝantoj postulas apartan zorgon flanke de la konstruistoj. La ĝisnunaj malhardŝtaloj, uzataj en la subkonstruaĵo de la vagonoj, cedas la lokon al modernaj fortezistaj specialŝtaloj neoksideblaj, kaj al hardaj alumen-fandaĵoj por malplipezigi la vagonojn. La lignaĵoj en la kesta skeleto estas anstataŭataj per metalaj traboj; la pezaj ladpladoj el fero, kovran-taj la kestflankojn, estas farataj el alumenlado. Por kunigi la konstruelementojn, la gaz — kaj elektrovelddado iom post iom forigas la primitivan fiksadon per nitaj kaj ŝraŭboj. Ne estas do troigo se oni diras, ke la ĝisnunaj konstrumetodoj trairas revolucian stacion.

Sed estas necese substreki, laŭ statistika el-montro, ke la fervoj-akcidentoj estas malpli kaŭ-zataj de konstruaj malperfektaĵoj, ol sekve al di-versaj psikologiaj faktoroj, t. e. homaj kaŭzoj. Malatento dum tre malmultaj sekundoj ofte jam rezultigis gravegajn katastrofojn. Pro tio ni vi-dos, eble en ne tro malproksima estonteco, ke la kondukado de la trajnoj fariĝos tute aŭtomata, helpe de kontrolaparatoj en kiuj elektronikaj val-voj kaj elektraj mallongondoj ludos la ĉefrolon. Neniu lokomotivestro plu ekruligos aŭ bremsos la trajnon; neniun transigilisto ĝin reltransigos. Kiam io ekiros malĝuste, la tuja haltigo fariĝos senpere, akurate, sekure, tiel eligante la sekvojn de homa eraro. Tiam fervojakcidento estos fariĝinta io maloftega, kaj multaj homoj preferos la surelan vojaĝadon al la surstrata aŭ enaera.

La komforto, senhalte plibonigota por agra-bliĝi la vojaĝadon, estas alia grava zorgo de la konstruistoj. Tio koncernas ĉefe la trajnojn rapi-dajn, transirantaj longajn distancojn, kaj kiuj de-vas gastigi la vojaĝantojn dum multaj horoj. Komfortaj, klineblaj fotelseĝoj, molege rembu-ritaj per sponga kaŭĉuko kovrita de profundaj kusenoj, permesos elekti konvenajn ripozajn po-ziciojn, sen ĝeni la najbarojn. Tiuj foteloj po-vas esti turnataj ĉiudirekten, ekzemple je la lar-ĝaj, duoble vitritaj, ne-alnebuligeblaj fenestroj,

por obliĝi klaran kaj neĝenatan vidadon al la preterfluganta pejzaĝo. Larĝa « ripoza salono » enhavas ĉiujn objektojn por la bezonoj dum tutaj tagoj: luksajn sofojn, spacajn seĝojn, larĝajn spegulojn, ludlablojn, gazetujojn, librejton, ktp. La restoracia vagono, abunde provizita, disponas pri la plej modernaj instalaĵoj por rapida prepa-ro de ĉiespecaj manĝaĵoj, ĉefe por la revarmigo de « fulmglaciiĝitaj » bongustaĵoj antaŭe prepa-ritaj en nutraĵfabrikejoj — nova metodo kiu fun-de ŝanĝos la kuirarton. La dormvagonoj fariĝos kvazaŭ paradizaj tranoktejoj. Apartaj kupejoj por unuopaj aŭ duopaj vojaĝantoj enhavos ĉiujn ima-geblajn hotelajojn: dolĉrisortajn litojn, tualet-angulon, lumigatan spegulon faciliganta la ra-zadon, vestaŝranketon, necesejoj kaj eĉ telefo-non, ĉio plaĉe, modernstile deŝignita kaj orna-mita. Se al tio ni aldonas la specialvagonojn por la trinkejo-fumejo, la kinejo, la dancejo kaj la infanvartejo, ni estos ĝenerallinie supervidintaj la evoluon de la nuntempaj konstrukonceptoj. Memkompreneble en ĉiuj tiuj vagonoj troviĝos riceviloj por la aŭdado, ĉu unuopa, ĉu pluropa, de la radioprogramoj.

Apartan ĉapitron meritus la klopodoj faritaj rilate al la lumigaj kaj klimataj necesoj, sed la kadro de ĉi tiu artikolo ne permesas troan deta-ligon. Estu tamen dirita ke la lumigo per elek-traj ampoloj estas malaperanta. Laŭlonge en la interno de la vagonoj, en konvena alteco, trovi-ĝos longaj lumigaj glastuboj, kiuj elfluigas tag-similan, fluorecan heleon; la necesa elektro-fluo estas provizata per komplikita instalaĵo, spe-co de miniatura elektrofabekejo. Ni ankaŭ men-ciu unu el la plej agrablaj perfektigoj: la kli-matizon. Anstataŭ ol hejti dumvintre la vagonojn per vaporo en hejttubaroj, la « varmoportanto » estos la aero mem kiu, post elektra hejtado, estas blovata helpe de aerpremioj tra la kupejoj kaj koridoroj. Per tiu rimedo oni povos laŭvole regu-ligi la temperaturon kaj la aermalsekecon, kaj samtempe aerumi, eĉ parfumi, la internan spa-con. Tio klarigas la specialvorton « klimatizi », des pli ke, dum la varmaj sezonoj, la aero povas esti laŭplaĉe defreŝigita.

Fine ni esprimu la esperon ke en proksima es-tonteco la plurlingvaj alskribaĵoj diversaj (kelk-foje en ses lingvoj!) de la internaciaj vojaĝva-gonoj estos racie simpligataj, anstataŭante la fremdlingvojn per Esperanto. Tiam la spirita progreso moderne kompletigos la korpan komfor-ton perfektigintan.

(Publikigo en nacilingvaj kaj E-gazetoj per-mesata nur kun fontindiko).

Albert LIENHARDT

Sur la Maro

UNUA POSTMILITA KUNVENO
DE LA MARISTOJ 30 MAJO 1948

La Universala Mara Esperanto Klubo de nia Ligo invitas ĉiujn maristojn kunveni, okaze de la Normanda Esperanto Kongreso en FECAMP Seine Inférieure, (Francujo) je 30a de Majo. Fécamp estas haveno apud le Havre en alloga loko, kie la esperantistoj de la provinco Normandio kongresos. Partoprenu. Ĉiuj najbaroj apud tiu haveno devas iri multnombre. Estas okazo praktiki la lingvon. Tiuj, kiuj ne povos. ĉeesti, estas petataj sendi raportojn notojn, opiniojn pri la jena tagordo :

1) Organizado de la Esperanto Fako pri marferoj, elektado de la komitatoj kaj delegitoj tra la mondo : bonvolu sendi vian kandidatecon.

2) Fakterminaro

3) Personaraj aferoj : kontraktoj, laborhoroj..

4) Diversaj demandoj.

Ĉiuj niaj legantoj estas petataj provi interesiĝi pri tiu kunveno la maristojn konatajn de ili. Ĉiuj Esperantistoj, kiuj interesiĝas pri marferoj, aŭ radio sur maro, estas invitatataj ĉeesti la kunvenon aŭ partopreni la sendadon de studmaterialo (sendoj al Sro Chicot, 24 Ave Ledru Rollin, Paris XII^e).

Por facila restado, ni konsilas al vi ANONCI TUJ vian partopremon al Sro Delamare, Kongressekretario 32 rue Alex. Legros, FECAMP, Seine Inférieure, Francujo.

DELEGITOJ DE UMEK

Sro E. Chicot, el la Compagnie Générale Transatlantique (French Line), 24 ave Ledru Rollin, Paris XII^e, Francujo (Provizora Sekretario de UMEK).

Sro P. Clissold, Footprints, The Upper Butts Brentford, Britlando.

Sro Belaud, Mekanika Oficiro, 25 Bld de la Liberté, Nantes, Loire Inférieure, Francujo.

Sro G. Michali, Daszynskigo 23, Gdynia, Polio.

Sro Amedeo Gomes da Cunha, Rua Instituto Virgilo, Machado 14, LISBOA, Portugal.

Sro Gunnar Spant 195/6 th Ave, Broklyn 17 N. York, Usono.

Sro Otsen, Dirk Hartoghstrass 9/III, Amsterdam O.

Sro J. Vis, Zuiddijk 306, Zaandam, Nederlando. Plie, ĉiuj niaj Ligaj Membroj, kiuj loĝas

ESPERANTO JE LA SERVO
DE LA MARISTOJ

Karaj Kamaradoj, per malmultaj vortoj mi atentigas vin pri la enhavo de tiu artikolo. Antaŭ pli ol 22 jaroj, mi komencis lerni Esperanton, ĉar jam, tiam mi spertis (pro mia profesio) la lingvajn malfacilaĵojn malgraŭ mia scipoveco konversacii per la angla kaj germana lingvoj. Mi dediĉis preskaŭ ĉiun vesperon al tradukado de Esperanto. Post iom da tempo mi kuraĝiĝis kaj demandis ĉu estas esperantistoj inter la ŝipanoj. Feliĉe mi trovis unu hungaran mariston. Kune ni preparolis kaj pritraktis la eblon disvastigi Esperanton inter la maristoj. Ni ne posedis monon por disdonigi propagandilojn, buŝe ni instigis la maristojn kaj ni aperigis alvokon en *Sennaciulo*. Poste ni ricevis flugfoliojn taŭgajn por Nederlandaj maristoj, sed ĉar ni ankoraŭdeziris alilandajn flugfoliojn, ni ricevis ilin el Svedio. Per 4 lingva alvoko la maristoj estis instigitaj lerni Esperanton. La fondita grupo en mia kvar-talo, bone funkciis kaj ĉiu preterpasanto observis malantaŭ la fenestro Verdán Stelon kaj tute apud la klubejo loĝis mi. Inter la granda grupo de la havenlaboristoj mi estis tre konata, nur necesis montri al kiu ajn mian nomon kaj oni estis tuj gvidata al mia loĝejo. Kiam okazis la konversacia vespero, ĵa alilandan mariston oni gvidis al nia klubejo. Tamen estas bedaŭrinde, ke nuntempe ankoraŭ tro malmulte de haven-transport-laboristoj lernas Esperanton. Se estus kelkaj deĵoj da ili, tio certe faciligus nian propagandon inter la maristoj. Tamen la nunaj maristaj esperantistoj estas petataj, se estas eble al ili, viziti la kolegojn sub montratajn. Tre volonte ni dezirus, ke la marista kamarado sciigu al ni la eblan alvenon en Amsterdam aŭ Zaandamo. Maristaj Esperantistoj kaptu la okazon, vi ĉiam estos bone akceptataj eĉ kun amikoj, konvinkigu viajn kunulojn pri la utileco kaj granda valoro de la lingvo ESPERANTO. — S-Otsen, Dirk Hartoghstraat 9/III.

Amsterdam O

— J. Vis, Zuiddijk 306, Zaandam Nederlando.

en havenurbo, estas alvokataj helpi la maristajn-Ligistojn, klopodi malkovri interesulojn pri tiu fako, okaze helpi pri dokumentaro.

R. J. F.

NIA FRAPADO OFICIALE APOGITA

Kun plezuro, ni ĵus ricevis la informon ke S-ro Karl Dworschat, Ĝenerala Direktoro de la PTT-a Administracio de Aŭstrujo, oficiale subtenis nian frapadon *sendante al ĉiuj PTT Administracio de la mondo* le jenan leteron :

Sinjoro

« Mi havas la honoron konatigi al vi ke mi « persone klopodas propagandi en la PTT sferoj de Aŭstrujo la internacian lingvon Esperanto, kiu estas la plej taŭga ilo por daŭre « permesi kaj garantii pacemajn rilatojn inter la « nacioj.

« Mi eĉ opinias, ke Esperanto ankaŭ povus « kunhelpi alproksimigi la naciojn.

« La PTT Administracio precipe konvenas « por akceli la internacian trafikon kaj sur la tuta « ta mondo niaj Administracioj tre bonvoleme « interrilatas.

« Pro tiaj kaŭzoj estus oportune, ke la Esperanto ideo estu pli kaj disvastigata tra la « administracia personaro.

« Kiel Vic-Prezidanto de la Internacia Ligo « por Esperanto en PTT, mi prenas la liberon « vin peti, bonvoli trastudi la demandon de la « tiu lingva propagando kaj ankaŭ atente ekzameni se ne estus konvena favorigi tiun ideon « en la via administracia fako.

« Mi dankus al vi, Sinjoro, se vi bonvolus « okaze, konatigi al mi vian opinion pri tiu demando kaj ankaŭ tion, kion vi eble decidis.

« Bonvolu akcepti... ».

Do ĉiuj PTT Administracioj ricevis tiun gravan atentigan leteron pri nia Lingvo. Ni tie alvokas denove ĉiujn niajn gekolegojn puŝi al penetrigo de nia Esperanto montrante al siaj Administracioj, ke ili scipovas tiun lingvon kaj estas pretaj helpi ĉu por tradukoj, ĉu por kursoj.

Denove ni tie petas la naciajn Esperantistaj Societojn nin apogi en tiu laboro. Montru al via landa PTT Administracio la kursojn kiujn vi staris tra la lando. Skribu al ni por ke ni kune realigus.

Faka movado estas Esperanto triumfanta.

P. F.

Ce la Franca Radio
Ciutagaj esperantlingvaj
elsendoj por tutmondo

Kun grandega ĝojo, la geesperantistoj el ĉiuj landoj ekscios, ke la oficiala franca radio en Parizo ĵus kreis elsendojn en Esperanto, sur mallongaj ondoj, aŭdeblajn en la tuta mondo. Tiuj radiodisaŭdigoj okazos ĉiutage, ek de la 15-a de decembro, sur 41 m. 21, dum unu kvaron horo, de 18 h. 15 ĝis 17 h. 30 (laŭ hor sistemo de Greenwich).

Tiun rezulton akiris nia samideano Pierre Delaire, direktoro de Nacia Centro Esperanto-Oficejo, kiu, cetero, jam gvidas esperanto-kurson ĉe la mikrofono de la nacia radio, de la 8-a de januaro 1947.

Tiuj elsendoj estos gvidataj de nia fervora samideanino pariza, F-ino Huguette Royer, fondintino de Ligo *France-Esperanto*, kaj de S-ro Delaire. Ili, ambaŭ, ĉiutage, animos tiujn elsendojn, kiujn partoprenos eminentaj gesamideanoj, pritraktante ĉiajn temojn.

La devo de ĉiu leganto estas :

- 1) Konatigi tiujn elsendojn al ĉiuj amikoj-esperantistoj ;
- 2) Anonci tiun gravan rezulton por Esperanto per la nacilingva gazetaro ;
- 3) Tuj skribi, en Esperanto, al « Radiodiffusion Française, Emissions espérantistes vers l'étranger, 118, Champs-Elysées, Paris 8^e » por danki kaj gratuli.

AL LA ESPERANTA GAZETARO :

Ni petas vin sendi regule al Franca radio (ĉi-supra adreso) du ekzemplerojn de ĉiu el viaj eldonaĵoj, ĉar, de tempo al tempo, ni parolos ĉe la mikrofono pri la tutmonda esperanto-movado. Antaŭan dankon.

Bonvolu ankaŭ represigi la ĉi-supran informon.

RECENZEJO

Sveda Laborista Movado, verkita de Tage Lindhom eldonis : Sveda Laborista Esperanto Asocio Barnhusgatan 8, Stockholm, Svedio.

Jus aperis tre bona, tre bela libreto kiu priskribas la Svedan Laboristan Movadon en la pasinto kaj en la nuna epoko. La tradukinto estas Martin Johansson, tramisto en Stockholm, kaj la

INTERNACIA Relajsa Klubo

Senpage por la abonantoj

= Bulgaraj esperantistaj poŝtistoj deziras korespondi kun gekolegoj el la tuta mondo :

1) Rajna Vas Popova, str, Car Asen 2 SOFIO.

2) Viktoria Jordanova, str Sv Kliment 54, SOFIO 20.

3) Hadejda Hr Tomova str Parčević 39, SOFIO.

4) Atanaska Iv Atanasova, str Venelin 44 SOFIO.

5) Cvetan Tod Todorov, str Iv. Aleksandr 43 SOFIO.

6) Fino Milka Iv Koceva, str Evt Georgiev 82 SOFIO

7) Sro Dimitr Kirilov, Radiotelegrafna stancia, Postenska Palata, SOFIO.

8) Fino Mara Sjarova, Poŝtenska Ĉekova slujba str Moskovska 19, SOFIO.

= Firms Ditta Martini Alberto, via Aleardi 38 FIRENZE Italio, estas je via plena dispono por ĉiuj filatelaj aferoj. Korespondas en Esp^o.

= Sro F. Nalevka, PARDUBICE, Direkcio de PTT, Ĉeĥoslovakio, interŝanĝas nedifektitajn poŝtmarkojn kun ĉiuj landoj. Sendu kvanton kaj Vi ricevos la saman.

eldono estis plenumita dank al monhelpo flanke de la Unuiĝo de la Sindikataj Federacioj en Svedio. Leginda 92-paĝa libro, bone ilustrita. La enhavo estas vere instrua kaj ne teda. Sed la eldono havas en si mem, por ni esperantistoj, la plej altan valoron, ĉar tio montras la emon de grava nacia sindikataro uzi esperanton por diskonigi tutmonden la laboron de la laborista movado de la lando. Estas rekta informado sur internacia kampo per internacia lingvo. Tiuj verkoj vere valorigas nian lingvon kaj donas al ĝi plenan signifon, ĉefe por ni kiuj ĉiam agadis por ke esperanto eniru la profesiajn rondojn per la sindikatoj. Sindikatismo bezonas esperanton por ke la laboristoj interkomprenu super la landlimoj unuj la aliajn.

Vi povos ricevi tiun libron sendante nur du respondkuponojn al la eldonisto laŭ la adreso montrita supre. Ne pre aĉetu ĝin !

LA INTERLIGILO

Centra Organo de Iakiniormoj. Oficiala organo de Internacia Ligo por Esperanto en Poŝto, Telekomunikoj kaj Transportoj

Alvokas Vin al senretena subteno. Nenio malhelpas sendi al ni vian nepre necesan kotizon. Vi povas ĉiaokaze, sendi al S-ro Robert Filliâtre en ACHERES (S.O.) Francujo 12 resp. kuponojn internaciajn, aŭ poŝtmarkojn ne stampitaj de via lando por valoro da nur 12 foje afranko de iu internacia simpla letero.

Resume, via membrigo, koston al vi NUR prezon de iu simpla internacia letero, monate.

Se plaĉas al vi, vi ankaŭ povas pagi minimume 1 usonan dolaron aŭ egalvaloron al :

ARGENTINO : S-ro Luis Vicino, Maza 1448.50 suc 23 R 7 Buenos-Aires.

AŬSTRUJO : S-ro Janecka, Dlemgasse III/4 Wien XIX.

BELGIJO : S-ro Cautert J. Uitbreidingstr 654 Antwerpen, poŝtĉekkonto 5 108 71.

BRITUJO : S-ro Frank Curtiss, 136 Hillside Road, St. George, Bristol 5.

BULGARUJO : S-ro Dimitr Karagjovov, kasisto Centra Poŝto, Sofio.

ĈEĤOSLOVAKIO : Vakas.

DANUJO. S-ro Chr Hougaard, St Blichersvei 43 Aabyhøj.

FINLANDO : S-ro K. Lehto, Laivanvarustajankatu 8-a A.I. Helsinki.

FRANCUJO : S-ro Robert Filliâtre, Achères (S.O.) Ĉekkonto, Paris I. III. II.

GERMANUJO : Deutscher Esperantobund (13 b) München 23, Postfach 47 U.S-Zono.

HUNGARUJO : D-ro Vince Toth, Jolsva u 4 Budapest III.

ITALUJO : S-ro Bruzonne Paride, Corso Dante II Torino.

NEDERLANDO : S-ro Jakob Telling, Schietbaanlaan 106/a, Rotterdam C.

PORTUGALUJO : S-ro J. Dos Santos Praetes, Av. da Republica 61, Barreiro.

RUMANUJO : S-ro Toader Adalbert, Inspektoro P.T.T. str. P Tegle n° 2 Timisoara.

SVEDUJO : S-ro Teodor Julin, Nytorssgatan 15 og 4 tr Stockholm SO poŝtoĝino 1723.

SVISUJO : S-ro Attinger en Richterwill, Poŝtĉekkonto VIII 21 689 Zurich.

LANDO DE LA BRITA KOMUNUMO : al S-ro Curtiss.

LANDOJ DE LA FRANCA KOMUNUMO : al S-ro Filliâtre.