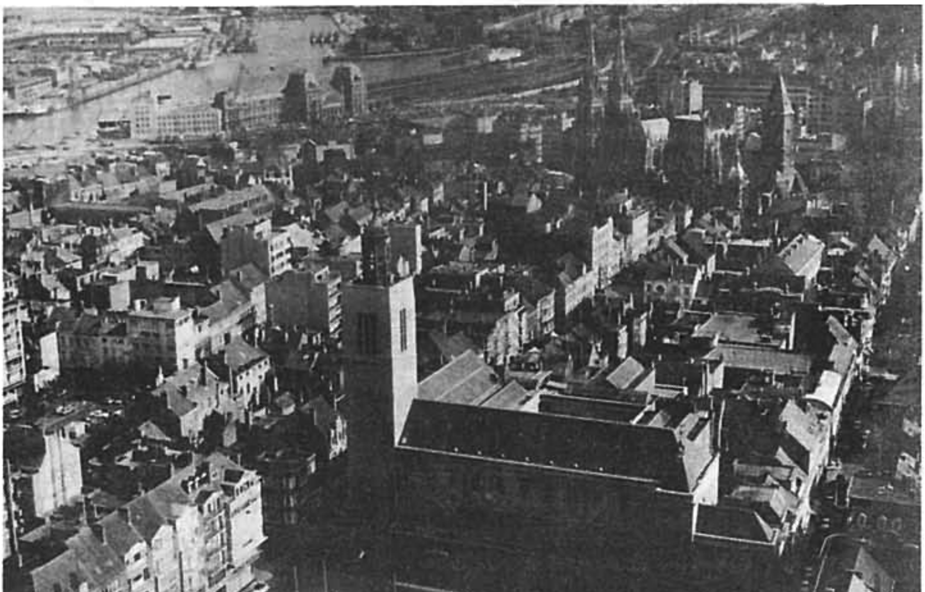
INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

34a jaro Septembro-Decembro 1982 N-ro 5-6



Vidaĵo super Ostendo. Fronte videblas kongresejo kun la sonorilara turo, fone maldekstre la stacidomo, fone dekstre de la mezo preĝejo Sta Petro kaj Paúlo.

REDAKTORA BABILO

Eble vi miras, ke tiu ĉi numero ŝajnas esti duobla numero, kaj vero estas, ke ne aperos pli da numeroj de la jarkolekto 34a kaj de la jaro 1982a.

Spite al tio la redaktofino de la venonta numero estos la 25a de novembro. La fakto estas, ke por aktualigi la revuon n-ro 1/1983 (januaro-februaro) aperos ĉirkaŭ jarŝanĝo kaj tiel plu dum la jaro.

Dua kaŭzo de la 1982a ŝparo estas la grava ekonomia ŝarĝo, kiun metas al la kaso de IFEF la produktado de IF. Ĉiam daŭras la lukto inter redaktoro kaj kasisto pri dezirata amplekso kaj ekonomia ebleco.

Peto de la redakcio do estas, ke vi sendu multajn interesajn informojn, sed nepre mallongajn, koncizajn.

Antaŭdankon.

red

ESTRARKUNVENO EN BERGEN(N)

Fine de aŭgusto la IFEF-estraro kaj la ĉefkomitatano gastis ĉe s-ino Engen kaj la vicprezidanto.

Inter la temoj traktitaj menciindas:

La 35a en Ostendo, kie ni havos 2 fakprelegojn, eldono de kajero kun la historio de la fervojista Esperanto-movado, kiu ja iĝos 75jara en 1984, la rilatojn al FISAIC, AEC, FIRAC, UEA k a, kiuj estas ne ĉiam glataj, sed ĉiam utilaj al ambaŭ partoj.

Ĉu cetere vi scias, kio kaŝas sin malantaŭ tiuj mallongigoj? Ni klarigu:

FISAIC = Internacia Federacio de kulturflegantaj fervojistoj, AEC = Asocio de Eŭropaj Fervojistoj (agas precipe en la landoj de la Eŭropa Komuno), FIRAC = Internacia Federacio de radioamatoraj fervojistoj, UEA = Universala Esperanto-Asocio.

Ankaŭ la alproksimiĝanta 100jara jubileo de la Internacia Lingvo (1987) kaj la ĝenerala informa laboro estis debatitaj, same kiel la eblecoj akceli utiligon de Esperanto kiel faka lingvo.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14, D 3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK 4700 Næstved
Bankkonto: Provinsbanken, Konto 7353-350550, DK-9800 Hjørring
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Tolne station, DK 9891 Tolne

KELKAJ INFORMOJ PRI LA 35A IFEF-KONGRESO - OSTENDO - 04-10.06.1983

Konstanta kongresa adreso:

35a IFEF-Kongreso, p/a DE SUTTER Lucien,
Chemin des Pins, 4, B-1180 Bruxelles.

Kongresejo:

La Festa kaj Kultura Palaco en Ostendo. Ĝi situas meze de la urbo kaj malpli ol 10 minutoj piede de la stacidomo. La turo de la kongresejo enhavas sonorilaron kun 49 sonoriloj. Antaŭ la kongresejo estas publika placo kun muzika kiosko kaj trotuaraj trinkejoj. Apude komercaj porpiedirantaj stratoj kun bankoj, restoracioj, kukvendejoj, kafejoj, trinkejoj, grandaj magazenoj kaj diversaj aliaj magazenoj ktp.
Post malpli ol 5 min da marŝado vi alvenas al la strando, kies longeco estas 8,5 km.
Apud la stacidomo estas la haveno, kie vi povas enŝipiĝi por Britio (Dover aŭ Folkestone) eventuale kun via aŭtomobilo.
Sed Ostendo havas ankaŭ la duan flughavenon de Belgio, posedas hipodromon, parkojn, kazinon, kovritan naĝbasenon, famajn muzeojn kaj estas kuracloko.
Resume: Ostendo estas vivanta urbo ĉe la marbordo (71.500 enloĝantoj), finstacio de internacia fervoja linio, je 25 km de la universale konata urbo Bruĝo.

Loĝado:	dulita ĉambro	unulita ĉambro
A (ĉambro + bano + necesejo)	de 1500 ĝis 2100	de 1000 ĝis 1300
B (ĉambro + bano aŭ duŝo + necesejo)	- 1050 - 1500	- 650 - 1000
C (ĉambro + lavabo)	- 800 - 1050	- 500 - 650
D (ĉambro + lavabo)	- 650 - 800	- 400 - 500

Prezo en belgaj frankoj po ĉambro kun matenmanĝo, servmono kaj ĉiuj taksoj enkalkulitaj.

Ekskursoj:

Ni antaŭvidas tri ekskursojn:

A. duontaga al Bruĝo
B. duontaga al Zeebrugge kaj ĉirkaŭaĵo
C. tuttaga tra la flandraj historiaj urboj.

Kongreskotizoj:	ĝis 15.02.1983	ekde 16.02.1983
Kongresano IFEF-membro, ankaŭ emeritulo:	1300	1950
Familiano kaj junul(ino) malpli ol 20 j:	650	1000
Kongresano ne IFEF-membro	1600	2400

Kelkaj eroj el la provizora programo (krom la laborkunsidoj):

- Ekumena diservo
- Kariljonkoncerto
- Vesperoj: interkona vespero
  la fervojista blovorkestro de Ostendo
  la fervojista folklora grupo de Antverpeno
  la kvarteto de Ramona van Dalsem
  internacia balo
  la nacia fervojista orkestro
  adiaŭa vespero.

Aliĝiloj + ĉambromendiloj kun ĝeneralaj instrukcioj kaj provizora programo estos forsendataj al la landaj asocioj.

LKK

VENONTAJ ARANĜOJ

26a Jarkunveno de GEFA en Friedberg 15a-17a de oktobro.

Inf: Egon KIEFER, Berliner Str 51, D-6374 STEINBACH/Ts.

Linz-a Esperanto Skisemajno 1983

Korekto: Ĝi okazos 29a de januaro - 5a de februaro kaj 2a semajno 5a - 12a de februaro (anstataŭ la en IF 4/1982 pĝ 70 menciitaj datoj) en alpa domo STRUSSING.

Inf: J GEROLDINGER, Römergasse 19, A-4072 ALKOVEN.

24a Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno
22a-29a de januaro 1983.

Aliĝilo kaj inf:
Elfriede KRUSE, Wiener Strasse 121, D-6000 FRANKFURT/M 70.

BELGIO - LANDO DE LA 35A IFEF-KONGRESO

Ĉu Belgio ŝajnas al vi iom pala, senkarakteriza, "senvizaĝa" lando? Ĉu vi supozas, ke turisme, folklore, arte, kulture ne indus viziti Belgion?

Se jes, tuj reviziu vian opinion, ĉar ne nur pro la faka ensorbo - kiu kompreneble estu nepra instigo -, sed ankaŭ pro tiuj aliaj kaŭzoj vi tuj preparu vin al kongresado en Ostendo venontan junion (4a-10a tagoj).

Belgio estas malgranda lando (30.513 km²), sed dense loĝata (1975: 9,8 milionoj) de flandroj, valonoj kaj multaj aliaj popolanoj, precipe en Bruselo, la ĉefurbo, ĉar oni povas nomi ĝin ankaŭ la ĉefurbo de (okcidenta) Eŭropo.

Belgio estas nova lando, ĉar ĝis 1830 la teritorio de la belgoj estis ĵonglaĵo de la eŭropaj grandpotencoj. Sed ĉiam okazis viglaj komerca, arta kaj kultura aktivecoj, tiel ke en ĉiuj urboj ekzistas muzeoj, preĝejoj, konstruaĵoj de grandegaj valoro kaj beleco. Ankaŭ la naturo dorlotis Belgion, ĉar ekzemple bonega banstrando ĉe la Norda Maro kaj roka pejzaĝo de la Ardenoj logas al vizito.

Ostendo, la urbo de la 35a, situas ĉe la maro en la provinco Flandrio, lando de kasteloj, kariljonoj kaj beginejoj.

Vortklarigoj:
begino = speco de monaĥino, kiu ne estas ligita per voto.
kariljono = sonorilaro, kiun oni ludas per klavaro.

LA VERDA RELO

Fervojo en literaturo (originala kaj traduka krestomatio)
broŝurita, laŭ angla bindo, Din A 5, paĝoj 66,
prezo 15 germanaj markoj inkluzive sendokostoj

mendebla ĉe Elfriede Kruse, Wiener Str 121,
D-6000 Frankfurt/Main 70.

La sumo estas pagenda al Sparda-Bank 6000 Frankfurt/Main, poŝtĉeka konto Frankfurt/Main Nr 56908, kun la aldono (favore Elfriede Kruse, Konto 129957).

RESUMO KAJ KOMENTARIO

PRI LA JARRAPORTOJ DE LA LANDAJ ASOCIOJ

1981

La nombro de landaj asocioj estas la sama kiel en 1980, nome 19. Ĝis la 20a de marto 17 landaj asocioj sendis raportojn. Mankis nur raportoj de Ĉeĥoslovakio kaj Pollando.

Jena resumo do baziĝas sur la jarraportoj de 17 landaj asocioj.

21. Landaj estraroj, funkciuloj kaj membroj.
La ĉefkomitatano aperigos apartan listOn kun la nomoj kaj la adresoj de la funkciuloj.
Laŭ la indikoj en la raportoj la totala membronombro de IFEF estas 6 procentoj pli alta ol en 1980. Ankaŭ ĉi-tiun jaron la totala nombro de membroj de la landaj asocioj estas proksimume la duobla de la membronombro de IFEF. La kauzo estas kiel lastjare, ke la landaj asocioj havas familiajn kaj subtenantajn membrojn, por kiuj ili ne kotizas al IFEF, kaj ke kelkaj landoj en Orienta Eŭropo povas kotizi al IFEF nur por limigita nombro de membroj.

22. Eldono de ia landa organo.
Nur en Finnlando, Hispanio kaj Norvegio niaj landaj asocioj ne eldonas proprajn organojn. En la du laste menciitaj ili havas spacon en la organoj de la ĝeneralaj landaj Esperanto-asocioj (Boletin, Norvega Esperantisto). En Danlando, Francio kaj Nederlando la organoj aperas ĉiumonate (11-12 fojojn pojare), en la ceteraj landoj 2 ĝis 6 fojojn pojare. La aktiveco entute estas vere impona.

23. Rilatoj kun instancoj kaj aŭtoritatoj.

23.1.
La plej granda parto de la landaj asocioj havas bonajn aŭ eĉ bonegajn rilatojn al la fervojaj instancoj. En kelkaj landoj i.a. Belgio, Danlando kaj Francio la rilatoj okazas pere de la landaj FISAIC-sekcioj. En Bulgario ekzistas rekta kontakto kun la transporta ministerio. Nia landa asocio en Japanio raportas, ke tiaj rilatoj ne ekzistas kaj Finnlando nenion indikas.

23.2.
La situacio verŝajne estas tre diferenca en la diversaj landoj. En FRGermanio, Hungario, Norvegio kaj Svislando la sindikatoj subtenas nian agadon kaj i.a. per aperigo de informoj ktp helpas niajn asociojn. En Danlando, Francio, Finnlando, Japanio kaj Nederlando ne au preskaŭ ne ekzistas rilatoj. La aliaj landaj asocioj raportas pri ĝenerale bonaj rilatoj.

23.3.
En landoj, kie ekzistas FISAIC-sekcioj, la rilatoj estas bonaj aŭ kontentigaj. Membroj de niaj landaj asocioj sufiĉe ofte havas gravajn oficojn en la FISAIC-sekcioj. Ekzemple Belgio, Danlando, Finnlando, Italio kaj Svislando tion mencias.

La FISAIC-sekcioj ankaŭ ofte subvencias nian laboron.

23.4.
Rilatoj al aliaj fervojistaj organizaĵoj troviĝas en kelkaj landoj. Speciale estas menciitaj kontaktoj kaj kunlaboro kun radioamatoroj, filatelistoj, ĥoroj kaj orkestroj. En kelkaj landoj, ekzemple Belgio kaj Nederlando la kontakto okazas tra la FISAIC-sekcioj.

23.5.
Danlando kaj orienteŭropaj landoj raportas pri bonaj rilatoj al turismaj asocioj. Hispanio kaj Hungario mencias kontaktojn ankaŭ kun kulturaj kaj porpacaj organizaĵoj.

24. Kunlaboro/rilatoj kun aliaj Esperanto-organizaĵoj.

24.1.
Nia landa asocio en Nederlando ne havas rektajn kontaktojn kun la landa asocio de UEA. En ĉiuj aliaj landoj ekzistas bonaj rilatoj kaj okazas vigla kunlaboro inter la centraj organoj kaj la lokaj grupoj de IFEF kaj UEA. En Danlando la jarkunvenoj aranĝiĝas kune. En aliaj landoj komunaj kunvenoj ofte okazas.

24.2.
Britio, Danlando, Hispanio, Italio, Japanio, Nederlando, Norvegio kaj Svedio raportas pri bonaj rilatoj kun SAT. En Danlando la jarkunvenoj aranĝiĝas kune.

24.3.
Bulgario, Finnlando kaj Svislando nenion indikas. La aliaj landaj asocioj raportas pri kunlaboro kun diversaj organizaĵoi. Inter ili mi mencias jenajn: Internacia Esperanto-Muzeo, Vieno, Esperanto-domo, Århus, Hungara Landa Packonsilantaro, Budapeŝto kaj Japana Esperanto-Instituto, Tokio;

25. Informado en plej vasta senco.

25.2.0.
Publikigo de gazetartikoloj.
En ĉiuj landoj escepte de Hispanio kaj Japanio aperis artikoloj en la gazetaro. Temas kaj pri fakaj/sindikataj revuoj/gazetoj kaj pri tag-gazetoj. La plej grandajn rezultojn verŝajne atingis niaj landaj asocioj en FRGermanio, Hungario, Jugoslavio kaj Nederlando, sed ankaŭ en aliaj landoj multaj artikoloj aperis.

25.2.01. Aplikado de
la gazetara servo.

En entute 11 landoj la oficialaj raportoj de la gazetara servo estis uzataj por diversaj celoj, ekzemple verkado de artikoloj, raportoj, prelegoj ktp. 5 landaj asocioj ne uzis la materialon kaj 1 nenion mencias.

25.2.02.
Rimarkoj pri la gazetara servo.

3 landoj nenion skribas kaj 7 aliaj ne havas rimarkojn. Aústrio trovas ĝin bona. Nederlando kaj Norvegio uzas la vorton kontentiga. FRGermanio nomas ĝin praktika kaj mencias, ke oni per utiligo povas eviti erarojn.

Jugoslavio deziras pli ampleksan raportadon, dum Svislando deziras pli koncizan. Danlando trovas la materialon tro recenza sen sufiĉe da realaj informoj.

25.2.1.
Publikigo de la fakprelego.

La utiligo de la fakprelego ŝajnas esti pli ampleksa ol pasintjare. IF publikis la kompletan tekston. Resumoj estis publikitaj en Esperanto-gazetoj en 5 landoj. Resumoj nacilingvaj aperis en fervojistaj gazetoj en 5 landoj kaj en aliaj gazetoj ankaú en 5 landoj. La prelego ankaú menciiĝis nacilingve en diversaj fervojistaj kaj fakaj gazetoj.

25.2.1.1.
Aliaj fakprelegoj.

Speciale menciinda estas la mallongaj prelegoj dum la kunveno de la fakprelega komisiono en Regensburg. Aliaj fakprelegoj okazis en Britio, Danlando, FRGermanio, Italio kaj Hungario.

25.2.2.
Agadraportoj al fervojaj instancoj kaj sindikatoj.

Britio, Bulgario, Finnlando kaj Japanio sendas neniujn raportojn. Belgio, Francio, FRGermanio kaj Nederlando raportas al la fervojoj pere de la FISAIC-sekcioj. Ĉiuj ceteraj landoj raportas rekte. Al la sindikatoj raportas niaj landaj asocioj en Aústrio, FRGermanio, Hungario, Jugoslavio, Norvegio kaj Svislando.

25.2.3.
Informado en la deĵorejoj.

Informado en la deĵorejoj pere de bultenoj ktp regule okazas en Aústrio, Danlando, Francio, Hispanio, Hungario, Italio, Svedio kaj Svislando. En FRGermanio kaj Jugoslavio la lokaj grupoj prizorgas tian informadon.

25.2.4.
Informoj pere de
televido aú radio.

Tia informado regule okazas en Radio Zagreb, Jugoslavio. Krome raportiĝas pri programoj de la radiostacioj Vieno, Aústrio; Regensburg, FRGermanio; Pécs, Hungario kaj de pluraj stacioj en Francio, Italio kaj Jugoslavio.

25.3. Ekspozicioj.

Ekspozicioj aranĝitaj de niaj landaj asocioj aú ties lokaj grupoj okazis en entute 13 lokoj en Bulgario, Danlando, Francio, FRGermanio, Hispanio, Hungario, Italio, Jugoslavio kaj Svedio.

25.4.
Distribuado de varbiloj.

Ĉiuj landaj asocioj, escepte de tiuj en Aústrio, Bulgario kaj Japanio, raportas pri distribuado de diversaj varbiloj. La plej grandajn kvantojn elsendis niaj asocioj en Danlando, FRGermanio, Italio, Hispanio, Norvegio, Svedio kaj Svislando. Totale elsendiĝis proksimume 32.000 da broŝuroj, flugfolioj, afiŝoj ktp.

25.5.
Jarkunvenoj.

Nur niaj landaj asocioj en Aústrio kaj Britio ne okazigis jarkunvenojn en 1981. Belgio kaj Nederlando aranĝis siajn jarkunvenojn kune. En Hispanio la jarkunveno de nia landa asocio okazis en la kadro de la kongreso de la landa asocio de UEA. En Danlando DEFA aranĝis sian jarkunvenon kune kun la jarkunvenoj de la landaj asocioj de kaj UEA kaj SAT. La nombro de partoprenantoj estis inter 9 kaj 140. En sufiĉe multaj partoprenis gastoj eksterlandaj kaj de enlandaj Esperanto-organizoj.

Nia franca landa asocio antaú la jarkunveno aranĝis bonsukcesan ferian restadon kun interesaj ekskursoj. Ankaú niaj belga kaj nederlanda landaj asocioj aranĝis ekskurson en konekso kun la jarkunveno. Dum la jarkunveno en Jugoslavio okazis prelego kaj ampleksa kultura programo.

26. Junularo.
Pri kreskanta aktiveco raportas Aústrio, Danlando, FRGermanio, Hispanio, Hungario kaj Svedio. Junuloj el Danlando partoprenos la kongreson en Balatonfüred. Speciale en FRGermanio nia asocio grandskale propagandis.

Totale ni devas konstati, ke spite al pli vigla agado en diversaj landoj la situacio ne estas kontentiga.

27. Varbado.
La plej multaj landaj asocioj organizis pli aú malpli viglan varbagadon, precipe per skribaj varbiloj. Speciale en Belgio, Danlando, FRGermanio, Italio, Nederlando, Norvegio kaj Svedio la aktiveco estis konsiderinda. La rezultatoj estas variaj, sed kelkaj landaj asocioj iomete altigis la membronombron.

28. Terminara laboro.
La landaj asocioj en Belgio, Finnlando, Francio, FRGermanio, Hispanio, Hungario, Italio, Nederlando, Svedio kaj Svislando raportas, ke ili partoprenas la laboron.

Aperis numeroj 27-32 de "Terminara Kuriero".

Kolego Hartig el FRGermanio taŭge kaj sukcese gvidas la praktikan laboron. Mi montras al la raporto de Terminara Komisiono.

Neniu asocio raportas pri laboro koncerne terminaretojn aŭ konvenciojn, escepte de Francio, kie Blondeaux daŭre kompilas proponojn koncerne la enhavon de Fervoja Leksikono eldonita de FFEA en 1978.

101. Diversaĵoj.
La raportoj priskribas diversajn aktivecojn el kiuj mi povas mencii nur kelkajn.

Aŭstrio aranĝis Esperanto-seminarion en St. Urban.

Danlando raportas pri urbaj konsilantaroj, kiuj forte apogas Esperanton.

FRGermanio sukcese aranĝis la 33-an IFEF-kongreson. La Instituto por Eksterlandaj Aferoj en Dortmund okazigis fakprelegon, kaj dum la Nordgermana Esperanto Tago aranĝiĝis fervojista renkontiĝo.

Hispanio post la translokiĝo de la asocia sidejo al la stacidomo Barcelona Central aranĝis solenan inaŭguron.

Hungario fervore preparis la aranĝon de la 34a IFEF-kongreso. Klarigoj en Esperanto nun aperas ankaŭ en la internacia horaro. La historio de hungara fervojista Esperanto-movado prepariĝas por apero en Hungara Fervojista Mondo.

Italio raportas pri granda aktiveco por starigi grupon de parlamentanoj ankaŭ sur eŭropa nivelo.

Jugoslavio mencias, ke la fervojistaj Esperanto-grupoj en Maribor kaj Ljubljana ricevis orajn medalojn de la laborista konsilantaro de la fervoja direkcio en Ljubljana por sia sukcesa agado okaze de la skisemajno.

Norvegio aranĝis la nordian kunvenon 1981 en Løten.

Bergen, la 20an de aprilo 1982

Per Engen

FERVOJOJ DE LA MONDO

ĈEĤOSLOVAKIO

La dentrela trajno ree ekveturos en la montaron

(koncizigita artikolo de Miroslav Soukup
en "Haló sobota" n-ro 25/82 - tradukis Tomiŝek kaj -eto)

Dum la tagoj inter junio kaj julio la tempo kalkulos jam 42.048.000 minutojn, do tutajn longajn 80 jarojn de la ekzisto de nia unusola normalŝpura dentrela fervojo. Nuntempe la dentrela fervojo inter Tanvald kaj Kořenov en la montaro "Jizerské Hory" ankaŭ estas nun jam la unusola de tiu ĉi speco en nia kontinento. Ĝi estas raraĵo ne nur en la fervoja reto de ĈSD (Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj) sed en la tuta Eŭropo. Ĝia lasta parenca fervojlinio, la itala dentrela fervojo Paola-Cosenza, estis malkonstruita en decembro de la pasinta jaro, kaj ĝi estas anstataŭita per linio adhera. Do oni vere povas fieri pri ĝi.

En novembro 1898 estis subskribita internacia koncesio pri konstruado de fervoja kunligo de Tanvald kun la tiama Petersdorf, hodiaŭa Piechowice en PLR (Pola Popola Respubliko). Kaj en la jaro 1899 la konstruado estis komencita. La Linio konsistis el du sekcioj. La sekcio inter Kořenov, la tiama Grünthal, kaj Petersdorf kaj la sekcio Tanvald-Kořenov, kiun necesis ekipi per dentrela sistemo "Abt", por ebligi la atingon de 235-metra altodiferenco sur 7-kilometra liniolongo.

La konstrulaboroj rapide progresis, kaj do jam en decembro 1901 estis finkonstruitaj la domkonstruaĵoj kaj tuneloj, pontoj kaj ceteraj spacoj. En la unua duono de la jaro 1902 la konstrulaboroj de la linio estis finitaj.

La unua solene ornamita trajno ekveturis sur la linion 30.6.1902. Ek de 1.7. estis komencita regula ekspluato sur ambaŭ sekcioj.

La dentrela fervojo servis fidinde al la bezonoj de la publiko kaj industrio ĝis la jaro 1978, kiam estiĝis gravaj mankoj en la trafiko. Dum 9 monatoj eĉ ne unu el la kvar dentrelaj motorlokomotivoj estis ekspluateblaj. Dudek jaroj de postulema servado tamen postlasis ne unu kvalitmankon.

Kaj tiamaniere ni venis al la nuntempo. De 20.6. ĝis 11.7. la dentrela fervojo solenis sian 80-jariĝon. En la stacio

Kořenov estis ekspoziciitaj vaporlokomotivoj, kaj ne mankis ankaŭ unu el la "antikvaj" dentradaj vaporlokomotivoj - nome tiu 404.003. La plej malnova lokomotivo sendube estis tiu de 1873, kaj la plej nova estis la lasta lokomotivo, fabrikita por ĈSD. Inter la ekspoziciaĵoj estis kompreneble ankaŭ la motorlokomotivo T-426.001 por la dentrela linio. La vizitantojn de la soleno en malnovaj vagonoj veturigis la konata lokomotivo "Ĉefduko Karolo". En la stacio historiaj fotografaĵoj, interesaj prelegoj rememorigis la pasintajn tempojn.

Post la solenaj tagoj la "dentrela trajno" ree elveturadas en la montaron regultrafike. La dentrela fervojo estiĝis nedisigebla parto de la belega montaro "Jizerské Hory".

- - - - - - - - - - -

LA FERVOJO EN ALBANIO

De Walter Ullmann (FRGermanio)

Povas esti, ke vi jam legis tiun titolon. Se jes, vi certe estis dum la 33a IFEF-kongreso en Regensburg kaj vidis en la ekspozicio la afiŝon kun tiu titolo. Do, kial nun en IF raporto pri tiu lando? Ĉar oni nur malofte legas pri tiu eŭropa lando kaj ankoraŭ malpli pri ties fervojo.

Jam en la tempo, kiam la turkoj regis la landon, ekzistis planoj por konstrui fervojojn. Sed ĝis 1947 Albanio estis la sola kontinenta lando en Eŭropo sen normalŝpura fervojo.

La raportanto estis jam dufoje en tiu lando kaj observis speciale la fervojajn aferojn - laŭ la limigitaj eblecoj.

Unue: Albanio havas fervojon, sed ĝis nun sen ligo kun alia lando (pro geografiaj kaŭzoj nur eblus al la greka kaj/aŭ la jugoslava retoj).

Due: Ĝi havas pli da linioj ol konate. Se oni rigardas la mapon sur la titolpaĝo de IF 6 1970, oni vidas nur du liniojn: tiun de Durrës al Tirana, la ĉefurbo, kaj alian de Durrës al Elbasan. Sed jam en 1970 ekzistis pli da linioj.

Antaŭ la dua mondmilito ekzistis nur etŝpura relvojo (950 mm) inter Vlorë je la adriatika maro kaj Selenicë (ĉirkaŭ 30 km). Tiu linio servas por vartrafiko, speciale al bitumaj minejoj.

Nur en 1947 oni malfermis la unuan normalŝpuran relvojon inter Durrës kaj Peqin (44 km) La inaŭguro estis je la 07.11. 1947. En 1949 sekvis la linio inter Durrës kaj Tirana (37 km), en 1950 inter Peqin kaj Elbasan (35 km), en 1963 inter Durrës kaj Lac (34 km), en 1968 inter Rrogozhine kaj Fier (54 km). Tiu ĉi malfermo okazis

kiel omaĝo al la ĉefo de la albanoj: Enver Hoxha (Hoĝa) kaj ties 60a naskiĝtago je la 16. 10.1968. En 1974 sekvis la linio inter Elbasan kaj Prenjas (57 km). En 1975 la relvojo estis finkonstruita inter Fier kaj Ballsh (20 km). En 1979 sekvis la linio inter Prenjas kaj Pogradec (30 km) kaj en 1981 la relvojo inter Laç kaj Lezhe (20 km).

En tiu lando - sen privataj aŭtomobiloj - la fervojo havas ankoraŭ grandan signifon. Sekve de tio oni ankoraŭ nun planas kaj konstruas novajn liniojn. Konstruataj linioj estas: inter Pogradec kaj Korcë (39 km), Ballsh kaj Gjirokastër (90 km), Fier kaj Vlorë (34 km), Lezhe kaj Shkodër (Skutari) (35 km) kaj inter Shkodër kaj la landlimo al Jugoslavio, norde de la lago de Shkodër (70 km).

Novaj relvojoj estas konstruataj en Albanio preskaŭ nur pere de la junularo. Kelkfoje helpas grupoj de junuloj el aliaj landoj, kiuj vizitas la landon. Nun la junularo laboras por la finkonstruado inter Lezhe kaj Shkodër.

En 1979 la albanaj fervojoj transportis inter 25% kaj 35% el ĉiuj transportitaj varoj. Pli ol 20% de la pasaĝera trafiko, laŭ aliaj informoj eĉ 45% disvolviĝis per trajnoj.

La adreso de la albana fervojo estas:
Hekurudha e Shqipërisë, Tirana.

Pri la konstruota linio inter Shkodër (AL) kaj Titograd (YU) la du ŝtatoj faris en 1979 kontrakton, sed poste pro politikaj kaŭzoj (la tumultoj en la regiono Kosovo) la laboroj ĉesis sur la jugoslava flanko, kvankam la distanco inter Titograd kaj la landlimo ĉe Skadar estas nur 26 km. Intertempe UIC komunikis, ke oni ankaŭ pritraktas ligon de la retoj je la alia flanko de Jugoslavio, do ne en Montenegro, sed en Makedonio. Norde de la lago Ohrid la albana fervojo preskaŭ tuŝas la landlimon de la najbaro: ĉe Prenjas je la linio de Elbasan al Pogradec. Oni planas novan linion inter tiu trako tra Struga, Kiĉevo kaj Skopje al Gjueŝevo en Bulgario. De Kiĉevo ĝis Ohrid iam eĉ ekzistis etŝpura fervojo. Tamen la evoluplano de Jugoslavio ĝis 1985 enhavas ankaŭ la konstruon de la linio Titograd-Skadar.

La plej lasta novaĵo (aprilo 1982) estas, ke Albanio kaj Jugoslavio subskribis protokolon en Beogrado, kiu enhavas la decidon nun kunligi la retojn ĉe Skadar. Post tiu finkonstruo Albanio estus ligita kun la fervojaj retoj de Eŭropo.

Nuntempe Albanio estas membro de la fervoja organizaĵo de la orientaj landoj (OSShD). Eble iam necesas, ke Albanio aliĝos al UIC aŭ oni faros specialajn kontraktojn, ĉar Jugoslavio apartenas al UIC.

Sed UIC kaj OSShD jam kalkulis pri Albanio: Ili rezervis kiel kodon de la lando la numeron "41" (DB havas 80, SNCF 87 ktp). Sed ĝis nun la vagonoj en Albanio ne portas jam tiun signon.

La relŝpuro en Albanio estas la normala, do 1435 mm. La relvojoj estas nur unutrakaj, almenaŭ mi vidis nur unutrakajn kaj neniam legis pri dutrakaj relvojoj. Ĝenerale la trafiko ne estas densa. Tamen multaj vartrajnoj trafikas. Ekzistas eĉ linioj kun ĉirkaŭ 50 trajnoj tage. Multaj lokomotivoj devenas el Ĉeĥoslovakio. Ofte oni vidas dizel-lokomotivojn de la tipo ĈKD.

La riparejo por fervojaj veturiloj estas en Durrës. Tie oni produktas eĉ vagonojn por varoj. Ĝis nun la vagonojn por pasaĝeroj oni importas. Multaj devenas el Ĉinio kaj Hungario. Super la pordoj de la vagonoj estas skribite "hyrje" (enirejo) aŭ "dalje" (elirejo). Ekzistas nur unu klaso. La prezoj de la biletoj estas tre favoraj. Ekzemple de Tirana al Durrës 4,50 lekoj, de Tirana al Elbasan 15 lekoj (116 km). 4 lekoj egalas al ĉirkaŭ unu germana marko. La prezojn mi eksciis de albana kolego, kiu laboras en la stacidomo de Tirana. Tie mi ankaŭ observis la ekveturon de la trajno je 14.10 h al Elbasan. La kontrolistoj estis virinoj.

La horaraj tempoj ek de Tirana (printempo 1981):

al Pogradec tra Durrës kaj Elbasan	5.45 h
al Elbasan tra Durrës	14.10 h
al Durrës	21.00 h
al Ballsh	7 h, 11,15 h, 18.40 h
al Laç	8.50 h, 16.25 h

Kelkaj de tiuj trajnoj ne veturas ĉiutage.

Kie oni aĉetas biletojn, mi ne povas klarigi. En somero 1978 ekzistis kelkaj budoj antaŭ la barilo de la stacidomo de Tirana, kiuj en 1981 ne plu estis. Sed la vojaĝantoj, kiuj alvenis ĉe la barilo, havis jam biletojn, kiuj tute ne similas al biletoj en aliaj landoj; ili pli multe similas al magazenaj kvitancoj.

La pasaĝer-stacio de Tirana estas Kapstacio. Ekzistas nur unu kajo kun du trakoj. Je la fino de ambaŭ trakoj estas trakfinaj haltigblokoj. Sur la kajo oni vidas betonan tegmenton. Kelkajn metrojn antaŭ la kajo staras lumsignalilo.

La plej longa fervoja ponto en Albanio estas tiu trans la riveron Mat en la nordo de la lando. Sur tiu ponto veturos poste ankaŭ aŭtomobiloj. Horarlibron mi ne vidis, kaj mi dubas, ĉu tia ekzistas por la publiko. Sed la horarŝlosilon, rimarkigojn kaj klarigojn pri la fervojo en albana lingvo oni povas vidi en la jugoslava horarlibro (Red Vožnje).

"Fervojo" en albana lingvo signifas: Hekurudhë. Do, la titolo de ĉi tiu artikolo kaj de la afiŝo en tiu lingvo tekstas: "Hekurudhë ne Shqiperi".

Postparolo:
En ĉi tiu artikolo mi uzis la nomojn de la lokoj laŭ la "Poŝatlaso de la Mondo", se ĝi ne enhavas ilin, mi uzis la germanan skribmanieron. Nur la ĉefurbo mi nomis Tirana, ĉar Tirano situas en Italio.
La "e" en albanaj vortoj oni prononcas kiel "ö" en la germana aŭ la sveda.

EL LA LANDAJ ASOCIOJ

LFS de PEA (PL)

Denove aktivas la pola landa asocio. En kunveno la 5an de junio 1982 en urbo Bydgoszcz (re)fondiĝis Landa Fervojista Sekcio de Pola Esperanto-Asocio. Partoprenis 35 fervojistoj el 15 urboj, kiuj reprezentis ĉ 300 fervojistojn-esperantistojn. Prezidanto iĝis s-ro Czeslaw Holz el Bydgoszcz kaj sekretario Wieslaw Skoczylas el Świdnica.

Kun ĝojo kaj atento ni antaŭvidas pli da vivsignoj de niaj polaj kolegoj, kelkajn el kiuj ni renkontis en Balatonfüred.

BFES (Bulgario)

Konferenco okazos en Plovdiv 9a-10a de oktobro 1982. Ĉefa temo estas la preparlaboroj por la 36a IFEF-kongreso, okazonta en Slănčev brjag (Suna bordo) en 1984, plialtigo de la lingva nivelo de la bulgaraj fervojistoj-esperantistoj kaj pli vasta enpenetro de Esperanto en la fervojistajn mediojn.

NI LEGIS

En "El Popola Ĉinio" - monate aperanta, riĉe (kolor)ilustrita bonredaktita revuo - aperis tutpaĝa raporto pri la 34a IFEF-kongreso kun 2 fotoj.

KELKAJ PENSOJ PRI LA STATO DE LA FERVOJOJ KAJ DE ESPERANTO KIEL FERVOJA FAKLINGVO

- jene titoliĝas la prelego de Per Engen, kiun povis aŭskulti la ĉeestantoj de la fervoja kontaktkunveno de la 67a UK en Antverpeno ĉisomere.

Ĉar la studaĵo enhavas tiom da interesaj elementoj, la estraro decidis, ke ĝi estu prezentata denove en la 35a IFEF-kongreso.

Do jen nur konkluda resumo:

La fervojo havas tiom da kvalitoj kaj eblecoj, ke ĝi dum tempo ne tro longa estos aktuala kaj progresebla. La aktualaj tendencoj ŝajnas indiki kreskantan trafikon, kaj eĉ se la personarbezono po trafika unuo malaltiĝos, ekzistos dum minimume jardekoj granda fervojistaro en la mondo.

Granda novdungado de personaro donas al nia federacio IFEF grandajn eblecojn varbi novajn membrojn. Du trionoj de la fervojistoj en la mondo vivas en landoj, kie IFEF nun ne aktive laboras. Estos por IFEF grava tasko en kunlaboro kun UEA doni ankaŭ al kolegoj en tiuj landoj eblecon lerni Esperanton kaj aliĝi al IFEF. Por atingi rezultojn estas necese, ke ni povas montri, ke Esperanto donas konkretajn fakajn avantaĝojn. Tial estas necese plifortigi la fakan parton de nia aktiveco.

ENHAVO

Estrarkunveno Bergen 74
Informoj pri la 35a 75
Resumo de jarraportoj 1981 78
Fervojoj de la mondo 83
El la landaj asocioj 87
Resumo de prelego Antverpeno 88

La redaktofino por la venonta IF estas 25.11.82.

Preso: Esperanto-Press Augsburg, Seitzstr. 14, D-8900 Augsburg
tel. 0821/41 92 13 + 48 81 49