INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

36a jaro Januaro-februaro 1984 N-ro 1

Ni kaj Bulgario atendas precipe vin!

REDAKTORA BABILO

Por la lastpasintaj numeroj de IF mankis loko por la disponebla materialo. Nun subite ŝanĝiĝis la situacio, tiel ke eblas enmeti pli. Al tio helpas ankaŭ la malgrandigo de la literoj, kio ŝajne ne vekis malfacilaĵojn por la legado. (Rimarku bone, ke ni antaŭsupozas, ke iu hazarde legas IF). Tial la apuda alvoko, kiu vere estas grava.

Trafoliumante ĉi tiun numeron vi rimarkas, ke ni daŭre provas emfazi la fakan karakteron de nia organo, ke estas ankoraŭ pli da informoj pri la karavanoj al la 36a, kiujn iniciatis kaj gvidas GEFA, ke Victor Sadler estas en Brazilo kaj Poul Thorsen estis en Ĉinio, kaj ke nova beletra konkurso estas survoje.

En la venonta IF ni espereble havos la provizoran programon de la 36a IFEF-kongreso kaj la lastajn necesajn informojn rilate la kongreson. Memoru ke la malalta kongreskotizo validas ĝis la 28a de februaro. La pli alta ekvalidos la 1an de marto. Kiom do kostos la 29an de februaro? Pro tiu malicaĵo pardonpetas

la red

ALVOKO AL VERKEMULOJ/FERVOJINTERESITOJ

Kiel ni skribis aliloke la jaro 1984 alportis jubileon de la Esperanto-laboro inter fervojistoj.

Tiun jubileon ni volonte respegulos en IF, sed samtempe ni deziras ĝis maksimumo aktualigi kaj akcenti la fervojfakan karakteron de nia organo.

Tial ni invitas ĉiujn interesitojn al kunlaboro jene:

Sendu amase al la redakcio de IF artikoletojn kaj noticojn pri

1e - muzeaj, malnovstilaj, raraj, eksmodaj ktp fervojaĵoj,
2e - superaktualaj, novaj, estontoncelantaj planoj de via propra aŭ alia fervoja kompanio.

Nepra kondiĉo: Se vi sendis aŭ sendos la tekston ankaŭ al alia Esperanta periodaĵo, klare menciu tion, por ke la redakcio juĝu pri maniero publikigi.

En la redaktora kunveno de la Ostenda kongreso estis tuŝata la ebleco starigi reton de diverslandaj korespondantoj, kiuj liveru "freŝegajn" informojn.

Anoncu vin ! Ĉar ju pli da materialo, des pli da eblecoj elekti, laŭteme, laŭtempe, laŭinterese. Sciu, ke per la nova sistemo de malgrandigo de la uzitaj literoj ni havas pli da eblecoj komune krei interesan kaj legindan revuon.

Planitaj redaktofinoj por la venontaj numeroj estas:

10.2.	por n-ro 2,	10.8.	por n-ro 5,
20.3.	- - 3,	10.10	- - 6.
10.6.	- - 4,		

Eldondato 3-4 semajnojn post la redaktofina dato.

Tamen ne atendu ĝis la lasta momento, sen sendu vian kontribuaĵon tuj post pretiĝo.

Sincere dankas pro valora helpo krei valoran kaj legindan revuon de fervojistoj.

Redaktoro

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 dkr por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

75 JAROJN FERVOJISTA ESPERANTO-MOVADO

La 7an de Septembro 1909 en la 5a Universala Kongreso en Barcelona 11 fervojistoj (anglo, aŭstro, dano, francoj, germanoj, polo) sub gvido de la franca kolego Armand Berlande fondis la novan organizon "Internacia Asocio de la Esperantistoj-Fervojistoj" (IAEF). Neniu sciis, sub kiaj kondiĉoj ĝi devos vivi. Neniu povis antaŭvidi, ke nur 5 jarojn poste la eksplodo de la unua mondmilito detruos la delikatan planteton. En la jaro 1913 la nova asocio atingis la membronombron de 227 en 15 landoj. Oni eldonis bone presitan monatan revuon sub la nomo "Fervoja Esperantisto". Ĝi tamen aperis dum 4 jaroj nur 17foje kun entute 116 paĝoj. Ĉiam mankis mono, ĉar la abono estis libervola.

Sub neimageble malfavoraj cirkonstancoj la malmultaj restantaj kolegoj post tiu milito kvazaŭ de komenco devis novkonstrui la internacian organizon. Post kelkjaraj klopodoj ĉefe de ĉeĥaj, aŭstraj kaj germanaj kolegoj oni restarigis la asocion IAEF la 2an de Aŭgusto 1921 en la 13a Universala Kongreso en Praha. El la tiamaj kolegoj ni jen menciu tri, kiuj decide influis la evoluon de IAEF, nome la ĉeĥon Josef Blažek, la germanon Georg Habellok kaj Ilija Puhalo el Jugoslavio. La estraro de IAEF unue konsistis ĉefe el ĉeĥaj, ekde 1924 el jugoslavaj kolegoj. Same en 1924 reaperis, kvankam ne regule, internacia organo, nun kun la nomo "La Fervojisto" sub redaktado de Puhalo.

Kiel jam antaŭ la milito ankaŭ en la dudekaj jaroj la fervojistoj ne aranĝis proprajn kongresojn, sed okazigis kadre de la Universalaj Kongresoj siajn oficialajn kunvenojn. Tie ili decide traktis ĉiujn problemojn de la asocio, IAEF en 1928 havis 259 membrojn en 21 landoj.

En la jaro 1930 la estraro fariĝis nelaborkapabla pro grava malsano de la centra figuro Puhalo. Nenie eblis trovi posteulojn. Sekve la organizo disfalis. Sed dank'al klopodoj de svisaj, poste ankaŭ aŭstraj kaj germanaj kolegoj la ankoraŭ restintaj landaj rondoj estis kunigitaj en la kadro de la "Internacia Transportlaborista Federacio" (ITF). Tiamaniere la fervojista movado estis savita eĉ tra la dua mondmilito, kvankam ĝi terure suferis pro la antaŭ- kaj dummilitaj eventoj en tuta Eŭropo.

Tamen venis nova naskiĝo. Ĝi okazis post jarojn daŭra preparado la 4an de Aŭgusto 1948 dum la 21a SAT-Kongreso en Amsterdam. Tie fondiĝis la nuna IFEF. Kaj oni ne konstruis ĝin laŭ la antaŭmilita formo, sed kiel tute sendependan kaj neŭtralan organizon, ĉefe dank' al la sagaca sekretario Jan Lok, kiu el propraj spertoj konis la malavantaĝojn de la dependeco de grandega internacia sindikato. La nova organizformo ebenigis la vojon al IFEF por ĉiu ajn fervojisto.

La tiam granda sopiro je pli liberaj kontaktoj inter anoj de diversaj popoloj favorigis la kreskon de la nova federacio. Tiel jam en 1950 ĝi havis 557 membrojn kaj 7 landajn asociojn. Tiu pozitiva evoluo daŭris (1955 = 1700 membroj, 1958 = 2000, 1963 = 2500) ĝis 1970, kiam la membronombro atingis sian kulminon kun 3050. Ekde tiam ĝi regresis pro diversaj kaŭzoj ĝis preskaŭ 2200 en 1980, sed intertempe grimpis denove super 2500.

Paralele al la membrokreskado evoluiĝis la nova organo "Bulteno". Kvankam precipe komence la financa risko estis tre granda, "Bulteno" iom post iom fariĝis necesa kaj bonvena ligilo inter membraro kaj federacio. Oni estis lerninta el pli fruaj eraroj,

kaj nun la membreco en IFEF aŭtomate inkludis la abonon de la organo. Ekde 1958 ĝi aperis sub la nomo "La Internacia Fervojisto", ekde 1970 kiel "Internacia Fervojisto".

Kio antaŭe neniam eblis, tion faris IFEF jam unu jaron post sia fondiĝo: ĝi aranĝis propran kongreson en 1949 laŭ invito de la kuraĝa dana asocio. De tiam la IFEF-kongresoj fariĝis seninterrompa ĉeno de pli kaj pli imponaj, ŝatataj kaj renomaj ĉiujaraj manifestacioj de la fervojista Esperanto-movado, manifestacioj kun forta faka karaktero kaj speciala etoso. Dum jardekoj la Terminara kaj Fakprelega Komisionoj zorgis kaj zorgas, ke la kongresoj kaj la federacio entute atingas kiel eble plej altan fakan nivelon. La agado kaj kunlaboro de fervojistoj ĝis la nuntempo estas videbla kaj sentebla ĉie en la ĝenerala Esperanto-movado kaj i.a. dokumentiĝas en la stato de IFEF kiel "Aliĝinta Faka Asocio" de UEA. Kiel rezulto de longdaŭra komuna laboro la Terminara Komisiono antaŭvideble baldaŭ povos prezenti la manuskripton por fervoja terminaro kun pli ol 10000 terminoj. La fakprelegaj temoj en kaj ankaŭ ekster IFEF-kongresoj de post 1950 traktis preskaŭ ĉiujn sektorojn de la fervojaj laborterenoj.

Jubilea superrigardo ne povas neglekti la junularon, kies aktivecoj ekde 1962 rezultigis fondon de "Junulara Sekcio" de IFEF. Dum kelkaj jaroj, precipe en la ĉiujaraj internaciaj skisemajnoj (ekde 1963), ĝi ludis sian rolon, ĝis kiam mankantaj intereso kaj aktiveco en 1977 devigis la IFEF-komitaton, "ripozigi" la Junularan Sekcion, tre malagrabla stato.

Tutklare internacia federacio kun 19 landaj asocioj bezonas statuton por povi funkcii. El regularo kun 13 paragrafoj en la jaro 1948 iom post iom elkreskis la nuna statuto kun siaj regularoj kaj aldonoj. Ĝin enfluis la spertoj el jardekoj, kaj tiel ĝi konsideras la nuntempan situacion de IFEF rilate al la cetera Esperanto-movado kaj al aliaj organizoj same kiel ĝi certigas strikte demokratan gvidadon flanke de estraro kaj komitato kaj neŭtralan sintenadon de la federacio.

Neniam dum sia 75jara ekzistado la federacio respektive ĝiaj gvidantoj trovis glatan vojon. Ĉiam oni devis kaj devas barakti kontraŭ obstakloj ĉiuspecaj, kontraŭ netoleremo, aroganteco, modestaj spiritoj kaj antaŭjuĝoj. La grandaj malamikoj de la homa kulturo, materialismo, egoismo, indiferenteco kaj neintereso, ankaŭ negative influas la pensmanieron de la homoj rilate al la ideo de l'esperantismo. Unuflanke la situacio de IFEF post 75 jaroj - kompare al la komenca tempo - estas kontentiga. Sed kiam oni komparas la nepriskribeble gigantan penadon de generacioj kun la rezulto atingita kaj samtempe imagas, kio ankoraŭ estas farenda, tiam oni nur povas doni la atributon "nekontentiga". Tio neniel signifas "senespera". Oni nur ne faru la eraron, maltaksi la situacion, sed oni klare konsciu pri la malfacilaĵoj de la estonto kaj de la vojo irenda. Tiu vojo estos same ŝtona kiel la ĝisnuna. Sed la kolegoj antaŭ ni iris ĝin senhezite. Ni kaj tiuj post ni daŭrigu same senhezite. Se ĉiuj tiel agos, IFEF atingos ankaŭ sian centan naskiĝtagon en bona sanstato. Tion ni tutkore deziras, kaj tiun deziron ni alkroĉas al la gratuloj pro la nuna sepdek-kvina.

Giessner/ prez de IFEF

SINCERE MI DANKAS

pro la kortuŝaj gratulvortoj, kiuj atingis min okaze de mia 70a naskiĝtago. Estis tiom multnombraj, ke mi devis elekti tiun ĉi vojon kaj petas ĉiujn gratulintojn, akcepti mian dankon tiamaniere. Tiuj gratuloj estis la plej bela rekompenco por mia pli ol 30jara agado en la fervojista Esperanto-movado, kaj ili instigas min, se la sorto tion permesas, ankoraŭ iom da tempo daŭrigi tiun vojon favore al la Internacia Lingvo kaj precipe al nia fervojista movado IFEF.

Joachim Giessner

36A IFEF-KONGRESO SLANĈEV BRJAG BULGARIO

FLUGKARAVANO - KUŜVAGONO AL BULGARIO

Jen ni korektas kaj kompletigas la informojn en IF 6/83, paĝoj 84-85:

Post nova kalkulado de la vojaĝagentejo la jam favoraj prezoj publikigitaj en IF 6/83 denove povis esti reduktitaj. Ili ĉiukaze ankaŭ entenas la transportadon de la flughaveno resp. stacio Burgas al la hotelo kaj reen.

La nun validaj prezoj: Flugo po persono por unu semajno 580 GM (anstataŭ 620), por du semajnoj 750 GM (anstataŭ 850), por maksimume tri semajnoj 930 GM (anstataŭ 1080). La hotelo apartenas al kategorio dustela, kaj situas proksime de kongresejo kaj maro, tre grava, ĉar multaj hoteloj en Suna Bordo situas kelkajn kilometrojn for de la kongresejo.

Laŭ informo de la agentejo oni devos kalkuli pluspagon je starto en Frankfurt de 40 GM, en Düsseldorf de 50 GM (anstataŭ 30), en Hannover aŭ Hamburg 60 GM (anstataŭ 50).

Kuŝvagono: Hotelĉambro po persono por la unua semajno 250 GM (anstataŭ 230), sed nun inkl. transporto (vidu supre), por du semajnoj 430 GM (anstataŭ 460), por 3 semajnoj 610 GM (anstataŭ 690 GM).

Por tiuj, kiuj vojaĝas per fervojo kaj deziras partopreni la Istanbul-ekskurson kaj poste utiligi bulgaran liberan bileton por hejmen vojaĝi, ni rekomendas mendi la kuŝvagonon 10.5. de Münster plus hotelon por unu semajno kaj la Istanbul-ekskurson. Post ties fino 22.5. vespere estos okazo atingi la noktan trajnon de Burgas (22.44 h) al Sofia kaj de tie la Istanbul-ekspreson al München (alveno 24.5. je 12.18 h).

Ni rekomendas al ĉiuj ne-germanaj partoprenontoj en tiuj grupvojaĝoj, informi sin ĉe siaj kompetentaj pasportaj oficejoj, ĉu ili bezonas vizon, kaj se jes, zorgu, ke ili havu ĝin ĉe si.

La informoj en IF 6/83 pri la ekskurso al Istanbul estis donitaj de la loka oficejo de "Balkanturist" en Suna Bordo. Ili ne komplete akordiĝas kun la informoj de LKK en la aliĝilo. LKK konfirmis, ke ĉiuj ekskursoj povos esti pagataj surloke laŭ la valutaj kondiĉoj en la aliĝilo. Estas tamen konsilinde mendi la ekskursojn jam per la aliĝilo, por ke LKK povu disponi frue kaj ekzakte.

Germanoj nepre krome priatentu la informojn en la germanaj Bultenoj 3/4/83, 5/83 kaj evtl 1/84.

- - -

Por ke vi povu plani pli ekzakte, ni nun informas pri la provizoraj tempoindikoj por la flugo (ĉiam ĵaŭde):

München	ekv	16.40	Burgas	alv	19.55
Frankfurt	-	10.15	-	-	13.35
Düsseldorf	-	18.05	-	-	21.45
Hannover	-	17.45	-	-	21.30
Hamburg	-	9.45	-	-	13.35

Burgas	ekv	14.00	München	alv	15.15
-	-	8.00	Frankfurt	-	9.20
-	-	15.30	Düsseldorf	-	17.10
-	-	15.05	Hannover	-	16.50
-	-	7.00	Hamburg	-	8.50

La definitivajn tempoindikojn vi trovos en la al vi sendotaj vojaĝpaperoj. Korespondaj servoj inter la ĉefstacioj kaj flughaveno estas en

München aŭtobuso (Flughafenbus), veturdaŭro 15 minutojn

Frankfurt S-Bahn (fervojo) n-roj 14 aŭ 15, 12 minutojn

Düsseldorf S-Bahn (fervojo) S 7, 12 minutojn

Hannover aŭtobuso (Flughavenbus) 25 minutojn

Hamburg aŭtobuso (Flughafenbus) 30 minutojn

(forveturas de ZOB (= Centra busstacio) Fluggast-Pavillon (= halo por flugpasaĝeroj)).

Bv. atingi la flughavenon minimume 1 horon antaŭ starto.

Talonoj. Pro miskompreno la eldonotaj talonoj ne valoras 11.50, sed 10.50 levojn. Ili estos eldonataj antaŭvideble en la hotelo. Kaze de plialtigo de la prezoj en la restoracioj, oni aŭtomate adaptos la valoron de la talonoj.

Ĉambromendoj. Mendontoj de dulitaj ĉambroj bv. ne forgesi indiki, kun kiu ili deziras kunesti. Evtl. skribu "laŭ bontrovo de la hotelo".

Handikapitoj, kiuj deziras loĝigon en la teretaĝo, bv. tion anonci en sia mendilo.

Vegetaranoj povos libere elekti manĝaĵojn en la restoracioj.

Plilongigo de la restado eblos surloke.

Vizo. Ĉiuj negermanoj bonvolu nepre informi sin ĉe la siaŝtata kompetenta instanco, kiujn kondiĉojn ili devos plenumi kiel "Partoprenanto en Paŭŝalvojaĝo (= vojaĝo, kiu inkluzivas ĉion) kaj kiu komenciĝos kaj finiĝos en la Federacia Respubliko Germanio".

Kuŝvagono. La informoj pri talonoj, handikapitoj, vegetaranoj, plilongigo kaj vizo validas ankaŭ por la pasaĝeroj de la kuŝvagono. Sed ni rekomendas al negermanoj informi sin, ĉu la eventuale ĉe la bulgara limo donota vizo rajtigos forlasi Bulgarion ne en grupo, sed individue.

Monŝanĝo eblos en ĉiuj ŝtate rajtigitaj hoteloj, bankoj ktp. Ne necesas (sed eblas) ĉe la limo.

Revojaĝo. La transporto de la hotelo al flughaveno/stacio Burgas estos ordigata loke por la partoprenontoj en grupoj. Tiuj, kiuj intencas revojaĝi individue, bv. anonci tion baldaŭ post alveno ĉe la hotel-recepcio. Por ili estos organizataj apartaj transportoj, se tio eblos.

GEFA

SUNA BORDO KAJ NIGRA MARO

(El kelkajn jarojn aĝa priskribo)

La Nigra Maro – tiel ĝi nomiĝas en multaj lingvoj (bulgare Cerno more) – estas samkolora kiel aliaj maroj, blua, griza, verda kun aldono de blanka, flava, ruĝa – kaj nigra. Sed kial Nigra Maro?

Laŭ greka legendo la dio de la ventoj Eolo ĉi tie – supozeble dum atako de maldia kolerego – kreis siajn plej terurajn ŝtormojn. La loka onidiro rakontas, ke la maro estas blua kaj bona por la banantoj, sed nigra por la fiŝkaptistoj. La maro estas danĝera kaj nefidinda pro subitaj uraganecaj ventoturnoj, venantaj de Siberio aŭ la Donaj stepoj. Ondanta Nigra Maro posedas enorman forton kaj por interna maro nekutiman ondaron.

La bordo de ĉi tiu maro estas longa preskaŭ 400 km kaj montras tamen plej ofte allogan flankon. Preskaŭ 400 km da beleta strando, rokoj, kreskaĵkovritaj deklivoj, panoramoj kaj beleco.

La bancentroj situas norde de Burgas. Laŭlonge de la bona vojo kreskas arboj de oranĝoj, mandarinoj, citronoj, figoj kaj laŭroj, jen arbaroj de densa koniferaro. La pejzaĝo vastiĝas. Fone, en nebuleto de varmo, estas montaro.

Eĉ tiu, al kiu la historio neniel aŭ apenaŭ iel tuŝas, nepre vizitu la urbeton Nesebar. Ĝi kovras ĝis la krutaj ĉemaraj deklivoj insuleton, kaj estas vivanta kaj mortinta muzeo ligita al la kontinento per funiklo larĝa ĉ 20 metroj kaj longa ĉ 200 m.

Ĉiuj domoj estas iel historiaj – ĉiu dua kvazaŭ antikvejo – sed vivas, estas loĝataj. Tamen la plej multaj el la preĝejoj, entute pli ol 100, estas nur ŝtonoj en la grundo, elfosaĵoj, ruinoj, belaj koloroj paligitaj de la suno, rubiĝantaj, sed bildlibro de nekomparebla beleco.

5-6 km norde de Nesebar situas Slanĉev Brjag, la Suna Bordo. Krom unu-du ĉielskrapantoj apud la bordo la konstruaĵoj estas agrable situitaj en la verda pejzaĝo, padoj serpentumiĝas inter la pinoj ĝis loĝejoj, are lokitaj. Hoteloj kun balkonoj ĉe preskaŭ ĉiuj ĉambroj, sed se la vetero permesas, oni prefere estu ekstere, aŭ en restoracio aŭ ĉe bufedo, societo, komune. Animo – kion plie vi deziras?

TGV ANKAŬ AL LA ATLANTIKO

La 25an de septembro 1983, je la komenco de la vintra horarperiodo, ekfunkciiĝis la plej nova parto de la rapidlinio Paris-Lyon. Tio signifas ke la tuta nova linio nun estas en ordinara uzo kaj trafikata de TGV-trajnoj, t e Trajnoj de Granda Rapideco (france: Vitesse).

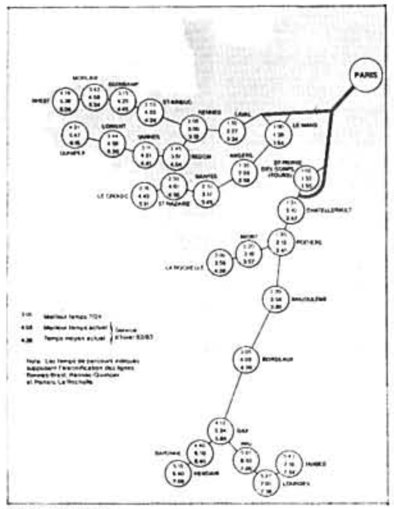
Ĝi fariĝis granda sukceso. La trafiko komencis en septembro 1981 kun trajnoj al Lyon, St.-Etienne, Geneve kaj Besancon. Somermeze 1982 startis ankaŭ trafiko al Marseille kaj Montpellier.

En 1982 preskaŭ 16 milionoj da pasaĝeroj uzis la novajn trajnojn. Granda nombro da pasaĝeroj transiris de aviadiloj kaj privataj aŭtomobiloj al la nova fervojo. 98% de ĉiuj trajnoj atingis la finstaciojn laŭ la horaro. La ekonomia rezulto estis tre kontentiga.

SNCF (Francaj Ŝtataj Fervojoj) nun deziras daŭrigi la sukceson. Dum du jaroj oni faris esplorojn koncerne novan rapidlinion, TGV-Atlantique (Atlantiko), kiu ligos Parizon kaj la okcidentajn kaj sudokcidentajn partojn de Francio. Pro la nuntempa sufiĉe malcerta ekonomia situacio, multaj dubis ĉu la aŭtoritatoj donus la signalon starti la projekton. Sed en septembro 1983 la decido venis. La konstruado komenciĝos kaj la celo estas pretigi ĝin antaŭ 1989.

La nova rapidlinio komenciĝos proksimume 6 kilometrojn de la stacio Paris-Montparnasse, kiu estas moderna stacia konstruaĵo kaj pro tio elektiĝis kiel elirpunkto en Parizo. Ĉe Voves, proksimume 50 kilometrojn sudokcidente de Chartres, la linio dividiĝos en du branĉojn, unu al Le Mans kaj la alia al Tours. Por veturo pluen al Brest, Nantes kaj Bordeaux oni uzos la ekzistantajn liniojn.

La motivo por la granda projekto estis i.a., ke la kapacito de la malnova linio Parizo-Bordeaux ne estas sufiĉe granda, speciale en la proksimeco de Parizo. Ĝi baldaŭ ne povus toleri pli da trafiko sen multekostaj elkonstruaĵoj. Oni ankaŭ deziras oferti al Bretagne pli bonajn transporteblecojn, por plifortigi la ekonomian evoluon en tiu parto de la lando.


KARTA: LA VIE DU RAIL

La nova rapidlinio estos dutraka, kaj havos totalan longon de proksimume 315 kilometroj. La minimuma kurboradiuso estos 4000 metroj. Tio permesas pintrapidecon de 300 kilometroj hore. Ĝi havos elektran trakcion bazitan sur 50perioda alternativa kurento kun tensio de 25000 voltoj. La trajntipo estos la sama kiel inter Parizo kaj Lyon, sed kun 10 vagonoj inter la du trakcivagonoj, anstataŭ 8. La plej kruta ascendo estos nome 15-20 °/oo, dum ĝi inter Parizo kaj Lyon estas 35 °/oo: En ĉiu trajno troviĝos 500 sidlokoj.

La vojaĝtempoj konsiderinde mallongiĝos. Jen mi montras kelkajn ekzemplojn:

	ĝis nun plej rapidaj trajnoj	TGV-trajnoj
Parizo-Tours	1 h 38 m	1 h 0 m

Parizo-Nantes	3 h 03 m	2 h 10 m
Parizo-Brest	5 h 39 m	4 h 16 m
Parizo-Bordeaux	4 h 03 m	3 h 05 m

La indikitaj vojaĝtempoj validas kun malgrandaj diferencoj por ĉiuj novaj TGV-trajnoj.

La kostoj por la linio estos 7,5 miliardoj da francaj frankoj kaj por la novaj trajnoj 4,4 miliardoj. La kalkuloj de SNCF montras ke la projekto estos ekonomie tre favora. La prognosoj i.a. konjektas ke pli ol 5 milionoj da pasaĝeroj jare preferas uzi la novajn trajnojn, anstataŭ aviadilojn kaj privatajn aŭtojn.

De "La vie du rail"/Per Engen

KOMUNA TRANSPORTPOLITIKO DE EŬROPA KOMUNO (EK)

Jam de sia ekesto la Roma-traktato klare difinis la transportpolitikon de EK. Malgraŭ tio la laboro krei komunan transportpolitikon por EK vere malrapide progresis. La Eŭropa-Parlamento eĉ minacis akuzi la Ministro-Konsilantaron pri neglekto de la transporta sektoro antaŭ la EK-tribunalo. Leviĝis pli ol 40 konkretaj proponoj en tiu sektoro, kiujn la Konsilantaro ankoraŭ ne pritraktis.

Kelkajn rezultojn oni tamen atingis koncerne fervojan, ŝosean kaj kanalan trafikon. Eĉ se la Roma-traktato ne rekte inkluzivas transmar- kaj aertrafikon, la Komisiono ankaŭ faris kelkajn proponojn sur tiu kampo. Ekzemple ĝi rekomendis liberaligon de la prezpolitiko, ĉar ĝi trovis, ke la nuna sistemo bazita sur reciprokaj interkonsentoj kaŭzis tre altajn prezojn. La Komisiono ankaŭ klopodis starigi ekonomian apogon flanke de EK al transportaj bazkonstruaĵoj (infrastrukturo). Kiel ŝoseoj, fervojoj, tuneloj, kanaloj, havenoj kaj flughavenoj.

Nuntempe la Komisiono ellaboras ampleksan provprogramon pri transportprojektoj. Ĝi proponas ke inter 1983 kaj 1987 5 miliardoj da danaj kronoj estu uzataj por tiu celo. Kune kun EK-komitato por infrastrukturo ĝi ellaboris ankaŭ liston de projektoj taŭgaj por financa apogo. La plejmulto estas ŝose- kaj fervojprojektoj, sed troviĝas en la listo ankaŭ multaj projektoj pri aliaj transportformoj.

Tiuj projektoj, kiujn la Ministra Konsilantaro aprobos, laŭplane finiĝos inter 1984 kaj 1988.

En la unua fazo de la provprogramo la Komisiono rekomendas ke 1,2 miliardoj da danaj kronoj estos disponigataj por tiu-ĉi celo.

La totala listo estas tre ampleksa. Ĝi entenas parte projektojn elektitajn de la koncernaj landoj kaj parte projektojn speciale gravajn por EK kiel tuto. La apogo de EK povas kovri nur relative malgrandan parton de la totalaj kostoj.

Projektoj metitaj en la unua vico de la Komisiono, estas ekzemple plibonigo de la ĉefŝoseo Rosslave-Dublin-Belfast kaj de la ŝoseo inter Velos en Greklando kaj la jugoslava limo. Aliaj estas pliampleksigo de la kapacito de la fervojlinio Rotterdam-Köln-Stuttgart kaj de la transitlinioj tra Aŭstrio.

En 1984 la Komisiono proponas apogon por elkonstrui havenojn ĉe la Maniko kaj en Felixstone kaj Harwich kaj por elektrizi la fervojon Harwich-Colchester. Aliaj projektoj enmetitaj en la listo estas pligrandigo de kapacito de la fervojlinioj en diversaj lokoj Kopenhago-Frankfurt-Milano, elkonstruado de fervojoj, ŝoseoj kaj havenoj, kiuj ludas grandan rolon en la koneksoj inter Nordokcidenta kaj Sudorienta Eŭropo. Ĝi cetere proponas plibonigon de la grava ŝoseo inter Luksemburgo kaj Trier en Germanio kaj modernigon de la Zuid-Willemkanalo inter Belgio kaj Nederlando.

Fine la Komisiono montras al la dezirindeco komune financi diversajn teknikajn preparlaborojn por krei permanentan konekson trans la Maniko, se estus eble principe decidi pri tio.

Ĝi mencias ankaŭ esplorojn por ebligi enmeton de rapidaj trajnoj Paris-Køln.

Por la dua fazo de la programo (1985-87) la Komisiono ricevis tiom da proponoj, ke ĝi ankoraŭ ne sukcesis ellabori liston kun vicigo de la projektoj. La Ministra Konsilantaro do ricevos proponon pri tiu fazo de la programo antaŭ la 30a de marto 1984.

La proponoj de la Komisiono certe havos grandan signifon por la evoluo de la transporta sektoro en la EK-landoj. La sinteno de la Ministra Konsilantaro ankoraŭ ne estas klara, sed la granda intereso flanke de la membrolandoj kaŭzas ke regas optimismo. La Eŭropa Parlamento signalis grandan intereson por EK-apogo al plibonigo de la infrastrukturo. Tio espereble signifas ke ni baldaŭ povas atendi aprobon de la proponoj de la Komisiono.

La Ek-komisiono ankaŭ preparas en kunlaboro kun la 10 fervojentreprenoj en la EK-landoj ampleksan programon de plueduko kaj interŝanĝo de funkciuloj. Fondiĝis grupo, kiu komencis ellabori konkretajn proponojn.

La reprezentantoj de DSB (la danaj ŝtataj fervojoj) deziris pli da lingvaj kursoj. La lingvaj obstakloj ofte estis problemo en la ĝisnuna kunlaboro, i a koncerne la edukan programon ĉe la Eŭropa Eduka Centro en Brügge en Belgio.

Krom edukon la Komisiono pritraktis i a harmoniigon de la tarifoj kaj plisimpligon de la kontrolo ĉe la landlimoj. La celo estas pli intima kunlaboro inter ĉiuj fervojentreprenoj en la EK-landoj, por doni al la internaciaj vojaĝantoj kaj transportuzantoj plibonigitan servon.

Tiu ĉi artikolo estas bazita sur artikoloj en la dana "EF-avisen" (EK-gazeto).

Per Engen

ĈINIO

"El Popola Ĉinio" n-ro 8/1983 raportas jene:

Meze de majo la Fervoja Asocio de Interna Mongolio ekfunkciigis en Huhhot Esp-kurson kun 90 junaj kaj mezaĝaj lernantoj, inkluzive fervojajn inĝenierojn, teknikistojn, kadrojn kaj laboristojn. Ĉe la inaŭguro ĉefinĝeniero Ye Jian Kaj Li Sen de la Hohhota Fervoja Buroo kaj Ge Shouji, vicprezidanto de la Fervoja Asocio de Interna Mongolio, donis kuraĝigajn vortojn al la lernantoj.

\- - -

Pri "Gratul-Kongreso" okaze de la Zamenhof-tago 1983 informas unu el niaj membroj en Wuhan, Ĉinio, juna fervojistino, kiu laboras kiel kontistino en tiu grava fervoja nodo.

\- - -

FINNLANDO

Fervojvagonoj por malliberuloj

Baldaŭ estos pretaj kvar novaj fervojaj vagonoj por transporto de malliberuloj. Ili estos uzataj sur la linioj Helsinki-Kuopio-Oulu kaj anstataŭos la nun uzatajn malnovajn.

La vagonojn konstruis la firmao Valmet en Tampere je kosto de la Ministerio de Justeco.

La vagonoj estas ŝtalaj kaj aspektas preskaŭ kiel la ordinaraj blugrizaj pasaĝervagonoj de VR (= Finnaj Statfervojoj). La fenestroj estas mallarĝaj, la vitro netravidebla kaj la pordoj estas meze de la vagonoj - jen la ekstera diferenco.

Interne estas 6 kvarpersonaj ĉeloj kaj 2 ĉeloj por po 2 personoj. Krome estas sidkupeo por 6-8 personoj kaj unu ĉelo por unu persono.

Al la sekurecekipo apartenas i a radiotelefono.

(Laŭ Nordisk Järnbane Tidsskrift 1983.6)

FERVOJISTA JARKUNVENO EN GDR

La fervojistaj esperantistoj de Germana Demokratia Respubliko ĉiujare aranĝas jarkunvenon, kies tasko estas taksi rezultojn de la kuranta jaro, fari konkludojn kaj determini la estontajn taskojn.

La lastpasinta jarkunveno okazis la 3an kaj 4an de decembro 1983 en Buchenwald. Partopreni la jarkunvenon oni invitis reprezentantojn de fervojistaj esperantistoj el diversaj landoj. Partoprenis esperantistoj-fervojistoj el Ĉeĥoslovakio, Hungario kaj Bulgario.

La loko de la jarkunveno, iama faŝisma koncentrejo Buchenwald, ne estis elektita hazarde. Dum nia tempo, kiam bedaŭrinde stagnas la traktadoj pri senarmigo, kiam denove disvastiĝas la milita psikozo kaj en pluraj landoj de Eŭropo estas dislokigataj raketoj kaj aliaj danĝeraj armiloj, endanĝerigantaj estonton ne nur de eŭropaj landoj, sed estonton de la tuta mondo, de la homaro, en la tuta mondo ankaŭ kreskas kaj plifortiĝas rezisto de la pacbatalantoj.

La prezidanto de FE GDR Joachim Meinel raportis pri la pasintjara laboro kaj agado. Membraro ne kreskis. Bulteno "Fervojistaj Novaĵoj" regule aperadis. En ĝi regule enestas ankaŭ listo de la fakaj fervojaj terminoj - rezulto de laboro de la terminara komisiono. Pri la terminara laboro respondecas kolego Horst Theurich. Oni aranĝis aŭ partoprenis kelkajn aranĝojn ne nur en GDR, sed ankaŭ en Hungario kaj Ĉeĥoslovakio, kun kiuj landoj kaj iliaj fervojistaj sekcioj oni plej bone kontaktas kaj kunlaboras. En jaro 1984 oni planas partopreni IFEF-kongreson en Bulgario kaj kelkajn aranĝojn en ĈSSR kaj Hungario.

Nome de ĉeĥoslovaka delegacio parolis prezidanto de FS ĈEA s-ano Jaroslav Kašparec. Post salutvortoj li pritraktis kunlaboron de FS ĈEA kun fervojista fako de GDR-esperantistoj, kiu ĉiam okazadis kaj okazadas sen problemoj kaj kun reciproka helpo.

Poste reprezentanto de hungaraj fervojistaj esperantistoj s-ano Janos Patay salutis la konferencon nome de Hungara Fervojista Sekcio. Ankaŭ li parolis pri bonaj kontaktoj inter ilia kaj GDRa sekcioj. Li invitis la partoprenantojn al kelkaj aranĝoj okazontaj en 1984 en Hungario. Krom alia oni planas okazigi trilandan fakan fervojistan renkontiĝon, kies loko kaj dato estos fine fiksitaj dum januaro.

Oni devas mencii ankaŭ pri la poste okazintaj fakprelegoj - tiu de kolego Georg Kulecki "Novaĵoj pri la etŝpuraj fervojlinioj en GDR" kaj de s-ano Melzer el Berlino pri la kalkulstacioj en GDR. Post ili okazis interesa prelego de János Patay el Hungario, kiu pere de multkoloraj diabildoj tre interese informis ĉiujn pri la okazinta lastpasinta IFEF-kongreso en Ostendo.

Post komuna vespera amuzado kaj dancado en Weimar oni dimanĉe matene denove komune forveturis al tiu ĉi historia urbo, kiu sub lerta gvido de esperantista ĉiĉerono oni trairis la historian parton de la urbo, spektis multajn historiajn konstruaĵojn kaj eksciis multon interesan pri la urbo kaj tie loĝantaj du famaj germanaj poetoj Goethe kaj Schiller.

Kvankam poste la renkontiĝo oficiale finiĝis, dum la komuna tagmanĝo en Weimar ankoraŭ daŭris la konversaciado, interparolado pri la movadaj aferoj. Okazis interŝanĝoj de spertoj, aŭdiĝis multaj proponoj.

Jindřich Tomíšek

BELETRISTIKO FERVOJA EN IFEF-KONGRESO 1985

Duan fojon niaj literaturkreantoj estas vokataj partopreni konkurson pri fervoja kaj fervojista medioj. Ni memoras: okaze la 33an Kongreson de IFEF 1981 en Regensburg LKK invitis al samtema konkurso, kiu trovis surprize multajn interesulojn kaj rezultigis la unuan beletran antologion pri la fervojo, titolitan "La verda relo". Vere, la neatendita sukceso, la kreemo de nia kolegaro, la konsiderinde alta nivelo de la verkoj senditaj, tio ĉio spronis nin, ĉerpi ankoraŭfoje el tiu bela mistera fonto.

Denove IFEF alvokas ĉiujn fervojistojn, amatorojn, amikojn de fervojo, kromprofesiajn beletristojn, kunlabori en la nova konkurso "Bonvojaĝu!" laŭ simila regularo, aparte legebla en tiu ĉi numero. Verku poezie kaj proze, fantazie kaj realisme el la tuta fervoja medio. Ĉu versoj pri gajaj scenoj, ĉu rimoj kiuj tamburas snufe kiel vagonareto tra nostalgiaj revoj, aŭ kiuj zumas sible kiel moderna rapidglita trajno fulmsimile tra neidentigebla pejzaĝo; ĉu poemo tragika, ĉu rakonto fabela, dramigita ĉiutagaĵo aŭ pripensiga evento: ĉiu verko, kiu respektas la teknikan regularon kaj agnoskitajn regulojn de poetiko, estas bonvena.

Nun kuraĝu! Bonvojaĝu!

wbr

INTERNACIA LITERATURA KONKURSO PRI LA TEMO "FERVOJO"

- "Bonvojaĝu!" -

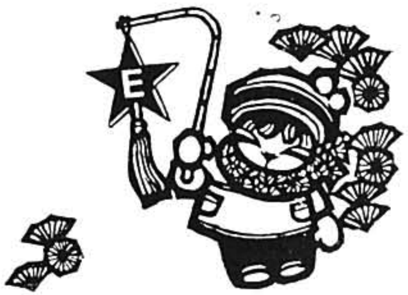
REGULARO

1. La konkurson rajtas partopreni ĉiu esperantisto, escepto: membroj kaj sekretario de la juĝkomisiono.
2. Temo: F E R V O J O (anekdoto, fantaziaĵo, spritaĵo aŭ simila)
3. La verko povas esti proza aŭ poezia.
   Ĉiu partoprenanto en la konkurso rajtas prezenti unu verkon en ĉiu branĉo: originala kaj tradukita poezio resp originala kaj tradukita prozo.
4. La prozaĵo ne ampleksu pli ol 4 paĝojn (formato A 4, interlinio 2).
5. La poeziaĵo ne enhavu pli ol 50 versojn.
6. Ĉiujn kontribuaĵojn necesas sendi en 4 ekzempleroj, ili estu klare tajpitaj.
7. Por tradukaĵoj oni devas aldoni kopion de originalo.
8. Por tradukitaj verkoj necesas aldoni la skriban konsenton de la aŭtoro resp ties heredanto(j).
9. Aŭtoroj resp tradukintoj deklaras per sia partopreno, ke la verkoj prezentitaj neniam antaŭe aperis en presita formo.
10. Por ke la nomo de la partoprenanto restu nekonata al la komisiono, oni aldonu - krom la titolo - specifan pseŭdonimon. En aparta fermita koverto oni kunsendu la nomon kaj adreson kune kun la titolo kaj uzita pseŭdonimo.
11. La partoprenanto konsentas pri eventuala neprofitcela publikigo de sia(j) verko(j).
12. La komisiono aljuĝus 3 premiojn en ĉiu branĉo. La premiado okazos solene dum la 37a kongreso de IFEF 1985 en Danlando.

LA KONKURSAĴO DEVOS ATINGI PLEJ MALFRUE ĜIS LA 30a DE SEPTEMBRO 1984 LA SEKRETARIINON DE LA JUĜKOMISIONO:

Elfriede Kruse, Wiener Strasse 121, D-6000 Frankfurt/M 70, FR Germanio.

Feliĉan Novjaron



69a UNIVERSALA KONGRESO EN KANADO

21a ĝis 28a de **julio** 1984 estos la tagoj, en kiuj okazos en la okcident-kanada urbo Vankuvero la 69a UK. Kongresejo estos la universitato de Brita Kolumbia, kiu situas en marborda tereno ĉe la rando de la urbo. Du grandaj apartamentaroj provizos loĝlokojn por ĉiuj kongresanoj, kiuj deziras. La kongresejo troviĝas apude. Manĝoj estos provizitaj en studenta restoracio.

Kiel disvolviĝos fervojista kontaktkunveno, ni ankoraŭ ne scias.

- - -

La postvenonta - do la 70a - Universala Kongreso okazos en la bavara urbo Aŭgsburg. Ĝuste en la jaro 1985 tiu urbo festos sian dumiljaran jubileon. Jam estas eldonita la unua informilo + multkolora afiŝo pri la kongresurbo, havebla ĉe LKK (Seitzstrasse 14, D-8900 Augsburg). Oni tamen petas, ke pro afrankaj kostoj okazu grupaj mendoj..

Poul Thorsen

LA MURO

Jes, ĝi ekzistas!
Serpentume,
dinosaŭre
sur krestoj abruptaj de verda montaro.
Ekzistas ne nur surmape,
ne nur bilde, reve,
sed sub la piedoj.
Ŝtono sur ŝtono
mil-milione
ŝvite lokitaj
de kalaj, vundoplenaj manoj
trans krutaj pasejoj
de Gobio ĝis Flava Maro.

Revelacio
tro giganta por plene percepti.

Humile mi observis
- por ne vertiĝi -
nur unu elektitan detalon.
Nur unu modesta ŝtoneto,
individua, aparta.

Sur tiu ĉi ŝtono lapidare
skrapis sian nomon
unu ĉina kunhomo.
Rutina, triviala afero, ĉu?
Tamen tiu kunhomo
jam ne anonimas,
ankaŭ ne plu estas sensorta.
Ĉar zorge ekzamenante la ŝtonon
ĉiu povas konstati,
ke ĉiujare sub tiu nomo
estas aldonita unu nova jarcifero.

Klare, ĉiujare tiu homfrato
pilgrimis por omaĝi
la plej grandiozan kreaĵon
de la tuta ĉina popolo.

Ĉiujare?

Abrupte finiĝas la kronologio.
Orfas subite la ciferaro per

1966*)

Ĉinoj!
Legeblas, kiu kaj kiam,
sed ne kiel nek kial
kaj tute ne kie ....

*) la t.n. kultur-revolucio ekfuriozis

PRESKAŬ ĈIUTAGE EN "BONA ESPERO" ...

Ĉiutage en la bieno-lernejo BONA ESPERO ... tagiĝas. Afero normala, vi opinias. Ne por la birdoj de BONA ESPERO. Plejparte ili persistas kredi ĉiuvespere, ke alvenis la mondofino. Nur ĉirkaŭ la 5.30 h ili konvinkiĝas, ke la suno tamen denove leviĝos. En subita ĝoj-eksplodo ili kantas, pepas, ĉirpas, grakegas, saltas en la aeron kaj refalas ĉiuj samtempe sur la tegmenton super mia kapo. "Nu", mi pensas "se tamen estas lumo, ni profitu ĝin." Kial malŝpari gason vespere, se frumatene estas lumo natura? Gaso ja ne kreskas sur arboj kaj por nova ujo necesas veturi ĉiufoje 34 kilometrojn. Iel-tiel mi vestas min kaj vagas eksteren por vidi, ĉu okazis io interesa dum la nokto. La florpoton, kiun la nokta ŝtormo aŭdeble forrulis, mi retrovas sub banan-arbo 20 metrojn for. La birdoj jam sukcesis regi sian eŭforion kaj nun sobre serĉas matenmanĝon. Kvieta bela horo, paŝtelkolora. Lumradioj naskiĝas super la montara Cobras; la malseka tero spiras; birdo pozas kun manto enbeke. Pace! La infanoj - sen kiuj BONA ESPERO estus nur bela peceto de Goiás - ankoraŭ dormas. Subite paro da pegoj decidas ataki la cementan muron de la akvoturo, rompante la pacon per rapida martelado. Ĉu ili jam konkeris ĉiujn konatajn arbospeciojn kaj restas al ili nur tiu defio plu? Aŭ ili nur akrigas la bekojn?

Estas malvarmete post la pluvo, nur 19° mi rimarkas. Mi revenas en la ĉambron kaj konstatas, ke la formikoteamo de la nokta deĵoro ne sukcesis finmalkonstrui la skorpion, al kies komika kurado mi kontraŭvole metis finon hieraŭ vespere. Jam la tagaj kolegoj alkuras por helpi. La krano ĉi-matene cedas al mi nur kelkajn avarajn gutojn. Mi surmetas la botojn kaj iras piedbati la gravit-pumpilon ĉe la lago. Ĝi tuj eklaboras; ŝajne temis nur pri kaprico. Dum mi regrimpas, aperas la unuaj infanoj de la tago, survoje al melkado kun deklitra laktujo, pajloĉapeloj kaj pluvovestoj. La matenmanĝon garnas hodiaŭ "ĵabutikaboj" (en PIV ne trovebla: la red.), ĉar antaŭhieraŭ ni rikoltis kelkdek kilogramojn kaj haltis nur pro manko de ujoj.

Post la matenmanĝo, Giuseppe veturas al Alto Paraiso kun ĵipopleno da infanoj, kiuj profitas la eblecon ekskursi. Li revenas kun gaso, poŝto kaj la plej freŝaj vilaĝaj klaĉoj. Ĉiam magia momento, tiu malfermado de la leteroj, momento de surprizoj. Unu skribas, ke li venos "gasti" en BONA ESPERO dum kelkaj semajnoj por studi la flugantajn diskojn de la regiono. Alia volas transloĝiĝi al BE kun la tuta familio por pentri kaj verki poezion; li petas informojn pri laborkontrakto kaj salajro! Eŭropano pretas veni helpi sed ne havas monon por la vojaĝo. BONA ESPERO ... ĉu eble tiu nomo mem kulpas pri tio, ke ĝi allogas tiom da revuloj kaj turistoj? Ursula respondas al ĉiuj kaj provos ĝentile komprenigi al ili la ekonomiajn realaĵojn - kaj la fakton, ke BE bezonas ne turistojn, sed homojn pretajn dediĉi sin al la infanoj.

Denove dum la pasinta nokto "sovaĝaj" fremdaj bovinoj invadis la bienon kaj penetris eĉ ĝis la legomejo. Feliĉe ili ignoris la brasikojn, kukumojn kaj eĉ lasis simbolan enirpagon en formo de freŝa sterko. Estas eble risko de batalo inter nia bovo kaj la fremda. Do morgaŭ, sabaton, la pli aĝaj knaboj prenos ĉevalojn kaj pelos la fremdulojn al iu fora regio-

no de la bieno.

Ĉi-matene ĉiuj helpos al Giuseppe prepari plantejon por sukerkano apud la rivero Mulungú. La ĉefan laborforton por tio liveras mantraktoro, donaco el Germanujo. La tricent-sesdek kanojn ni ricevis el najbara valo, interŝanĝe kontraŭ uzitaj vestaĵoj. Ankaŭ tiuj devenas el Eŭropo, kie kelkaj subtenantoj regule sendas donacpakaĵojn. Dume aperas du blankaj ĉevaletoj, alportantaj virinojn el la vilaĝo São Jorge, 30 km okcidente. Ili venas proponi rizon, papajojn kaj krudsukerajn brikojn kaj petas interŝanĝe malnovajn litotukojn kaj infanvestaĵojn.

Dum Ursula regalas ilin per kafo kaj kukoj kaj bunta sortimento de vestaĵoj, aŭdiĝas pafoj ie proksime. Mi grimpas sur la akvoturon kaj esploras binokle la ĉirkaŭon - vane. Ni emas supozi, ke la or-serĉantoj, kiuj nuntempe bivakas ĉe nia akvofalo je du kilometrojn de niaj domoj, provis ĉasi (kontraŭleĝe) kapreolojn aŭ cervojn. Longaj kaj rapidaj estu iliaj kruroj - kompreneble tiuj de la bestoj!

Nun alkuras knabo el la plantejo, tenante fosilon antaŭ si kvazaŭ hokestangon. Tiun kuriozan sintenon mi jam rekonas. Li venas regali min per plia serpento-specimeno, mortinta aŭ mortanta. Danke mi akceptas kaj ekzamenas la mortbatitan reptilion kaj notas ĉiujn anatomiajn detalojn, kiu scias, eble por la tutunua libro en Esperanto pri serpentoj! Ankaŭ ĉifoje temas pri specio ne-venena. Mi bedaŭras la nenecesan morton - sed la homa instinkto estas forta kaj la infanoj ne lernis distingi.

Ni tagmanĝas en la granda kuirejo. Estas pli da spaco en la manĝsalono, sed la infanoj preferas la familian intimecon de la kuireja etoso. Krom la intimeco, ĝi havas alian aspekton eble unikan inter la kuirejoj de la mondo: La murojn, plankon kaj longajn benkojn tegas 43 diversaj kahelspecoj! Ilin donacis la fabriko, el malnova ekspozici-materialo. Subite, meze dum la manĝo, krio de konsterniĝo turnas ĉiujn kapojn. Super la forno, palbruna senforma maso elrampas sub blanka tuko, kvazaŭ ia monstro en horor-filmo. La pano-pasto, lasita fermenti por baldaŭa bakado, jam tiel kreskis, ke la ujego ne plu tenas ĝin. Du knabinetoj sin proponas por porti la tagmanĝon al Vellozo, la maljuna pioniro de BONA ESPERO, kiu ankoraŭ loĝas tie trans Mulungú, kaj kiu tenas la radio-kontakton kun la aliaj du direktoroj, Neusa kaj Enivaldo en Brasilia.

En la lernejo, posttagmeze, mi helpas instrui al la plej junaj kaj analfabetaj. La radianta ĝojo de la eta Roberto, kiam li fine mastras novan literon, restos longe en mia memoro. Post la paŭzo mi instruas Esperanton al la pli aĝaj infanoj, kiuj jam de mia alveno petadis tion. Lernejo en Danlando ĵus sendis tutan pakaĵon de desegnaĵoj kaj infanleteroj kaj la niaj volus reciproki. Sed hodiaŭ mi instruas la imperativon (tre bezonatan)! Ne saltu en la lernejo! Lernu bone!

Je la kvina, kelkaj knaboj kuras lagen por fiŝkapti. Mi netskribas la hodiaŭan lecionon. Ĉu por nova lernolibro?

La samaj sekaj branĉoj, kies flamoj bakis la panon, varmigis ankaŭ akvon, kaj ĉiuj profitas ĝin por varma duŝo antaŭ la vespermanĝo. La knaboj revenas triumfe kun 53 etaj fiŝoj. Kvankam 53 dividite per dudek-iom ne donas grandan rezulton, ili estos tre bonvena aldonaĵo al la vespera menuo. Jen nova laboro por la honor-ofica fiŝfritisto el Roterdamo. Kiam la fiŝoj kaj rizo estas sekure enstomakigitaj, ĉiuj ekstudas aŭ legas aŭ ludas en la granda salono. Ĉi-vespere mi denove legas por Marciene, petolema indianineto ŝian plej ŝatatan rakonton: tiun pri la centunu dalmataj hundoj.

Ursula nun provas kompletigi la nekredeble kompleksajn formularojn de la ministerio. Necesas ekzemple kalkuli, kiom da gramoj de fromaĝo meze manĝis ĉiutage ĉiu knabino 8-10-jara en la periodo de julio ĝis septembro inkluzive. Mi interrompas ŝin, plendetante pri doloro, kaj sekvas granda spektaklo, helpe de gaslampo, ĥirurgia klingo kaj tuta cirklo da junaj spektantoj, ŝi elfosas el mia piedfingro parazitan vermon. Kaj tiam reen al la formularoj. Se 11 knaboj kaj 8 knabinoj manĝis en du monatoj 9 kgn kaj duonon - bonan nokton, Ursula, bonan nokton Guiseppe. Bonan nokton, infanoj de BONA ESPERO.

Gvidata de lampiroj kaj la bufa filharmonio ĉe la lago, mi repaŝas al mia dormejo. La edzo de la hieraŭa skorpio venis serĉi la perditan inon. Kompate, mi mortigas ankaŭ lin.

\- - - - - -

Tiu ĉi raporto estas tute freŝdata. Sendis ĝin Victor Sadler, iĝis antaŭ nelonge Ĝenerala Direktoro de UEA en Roterdamo. Victor Sadler translokiĝis ĉi-somere al BE, kie li pasigis jam lastjare kelkajn monatojn.

NEKROLOGOJ

Emerita lokomotivestro Alf Kristian Strømnæss, Hamar, mortis en la nokto inter la 18a kaj 19a de novembro 1983 en sia hejmo.

Li naskiĝis en Sarpsborg la 20an de aprilo 1917, kaj la 25an de marto 1938 li komencis sian deĵoron ĉe Norvega Ŝtata Fervojo kiel hejtist-aspiranto, kaj post ekzameno de la fervojfaka lernejo en Oslo, li dungiĝis kiel lokomotivhejtisto.

En aŭgusto 1952 li avancis al lokomotivestro, kaj en tiu posteno li restis ĝis kiam li emeritiĝis.

En Hamar li trovis sian edzinon, kaj kune ili konstruis belegan loĝdomon, kie ili kreis harmonian kaj bonan hejmon por si mem kaj por du filoj.

La lingvo Esperanto estas kvazaŭ kreita por tia afabla homo kiel Alf Kristian Strømnæss, kaj kiam li lernis ĝin, li fariĝis ege aktiva samideano en la fervojista Esperantomovado, kaj ankaŭ en la urba klubo: La Norda Stelo, kies prezidanto li estis ĝis sia morto.

La 1an de junio 1980 li emeritiĝis de la fervojo pro atingita aĝolimo. Bedaŭrinde li atakiĝis de kancero pro kio li mortis.

Ni, liaj multaj geamikoj profunde funebras, ĉar ni perdis bonan amikon kaj altvaloran kunlaboranton.

Per Johan Krogstie/IFEF

En decembro 1983 ni sciiĝis ke antaŭ nelonge forpasis nia membro J. Brus en Roosendaal, Nederlando, 85 jaraĝa.

Jam en novembro 1946 li aniĝis kaj restis fidela.

Je la 14a de decembro 1983 forpasis en la benita aĝo de 97 jaroj la "Nestoro" de nia nederlanda Rondo Louis Verhoeven.

Konvinkita esperantisto li estis laŭ siaj idealoj por la bonfarto por la homaro. Ĝis en alta jaraĝo li vizitis niajn internaciajn kaj naciajn kongresojn: en 1976, 90-jara li ĉeestis la IFEF-kongreson en Svedio kaj en 1978 li ankoraŭ estis en la nederlanda jarkunveno.

Multaj el ni certe longe rememorigas lin.

IFEF

\- - -

Mortis la 23an de Novembro 1983 post kelkmonata severa suferado s-ro Justin Kohl, ĝenerala direktoro de la Luksemburgaj fervojoj. Li estis la edzo de nia membro s-ino Barbara Kohl, kiu bone estas konata el la IFEF-kongresoj en Oostende kaj Regensburg, kie ŝi ensorĉis la aŭskultantaron per sia belsona voĉo.

IFEF skribe kondolencis al s-ino Kohl kaj deziras al ŝi internan forton, por povi porti tiun akran perdon.

Giessner, IFEF-prez.

RESPONDOS TUTSOLE NUR LA VENT'

El la germana tradukis: Joachim Giessner (Die Antwort weiss ganz allein der Wind), germana teksto: H. Bredtke

1. Kiom da mono elspezas la mond' por bomboj, raketoj kaj mort'?
   Multaj sin gloras, paradas per buŝ', sufer' ne mildiĝas nek sort'.
   Kiel okazu ankoraŭ mizer', ĝis venos por savo la vort'?

   Respondos, amik' tutsole nur la vent'
   respondos tutsole nur la vent'.

2. Kiom da stratoj en tiu mond' pleniĝas per larmoj, sufer',
   kaj oceanoj ĝis mara profund' plenplenas per trista mizer'?
   Kiom da inoj dum tutsola viv' atendas en vea toler'?

   Respondos ....

3. Kiom da homoj en malliberec' sopiras, ke ŝanĝiĝu la stat',
   kaj geinfanoj milionoj dum nokt' ne dormas pro morda malsat'?
   Kiom da homoj noktpetas en rev': Ho venu al ni bona fat'!

   Respondos ....

FERVOJA KORESPONDA SERVO

Senhezite enskribigu vin ĉe:
Fervoja Koresponda Servo (F.K.S.),
J. Demissy, 18 avenue du Lieutenant
Bourguignon, F-55600 Montmedy.

Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

Ĉiu subskribint(in)o certigu respondi almenaŭ unu fojon!

LA VERDA RELO

estas rezulto de la beletra konkurso en la 33a IFEF-kongreso. 66paĝa kajero kun seriozaĵoj kaj amuzaĵoj pri la fervojo.

Prezo malaltiĝis ĝis 10 GM. Mendu ĉe Elfriede Kruse, Wiener Strasse 121, D-6000 Frankfurt/M 70. Pagu al Sparda-Bank, 6000 Frankfurt/M, poŝtĉekkonto Frankfurt/Main 56908, kun aldono "favore al Elfriede Kruse, Konto 129 957".

ENHAVO

75 jarojn 3
Karavanoj al Bulgario 5
Suna Bordo kaj Nigra Maro 6
TGV-trajnoj 7
Eŭropa transportpolitiko 8
El Ĉinio kaj Finnlando 9
Agado en GDR 10
Beletra konkurso 11
UK kaj poemo 12
BONA ESPERO 13
Nekrologoj 15

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos komence de marto: 10.2.1984

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved