INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

38a jaro Marto-aprilo 1986 N-ro 2

Libana stacidomo AKKARI.
Kvankam la teknika kvalito de la foto ne estas eminenta en nia reproduktaĵo, ĝi estu instigilo por legado de la artikolo sur paĝo 27 pri fervojoj en Libano. (foto: W.Ullmann)

REDAKTORA BABILO

La jena numero de **Internacia Fervojisto** temas precipe pri la 38a IFEF-kongreso en Skopje.

Nepre legu la gravajn informojn, ekzemple pri la prokrasto ĝis martofino de la limdato por la pli malalta kongreskotizo.

Tagordoj, kongresproponoj, raportoj de estraranoj ktp povas esti iom seka legaĵo, sed legu tamen, por ke vi povu prijuĝi la federacian laboron.

La TK-raporto sur paĝo 21 ne estas la oficiala, tutjara raporto, sed simila al la antaŭaj por informi pri la laboro de la Terminara Fonduso.

Walter Ullmann ĉi tiun fojon kondukos nin al Libano por rakonti pri ties fervojoj. Oferto pri fervoja atlaso venis de Francio.

Bonan legemon.

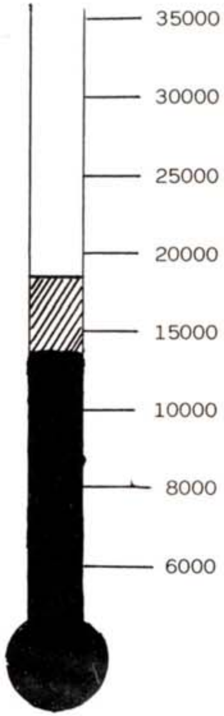
Red.

MEMBROSTATO

Lando	1985	1984
Aŭstrio	133	133
Belgio	50	50
Britio	30	30
Bulgario	70	70
Ĉeĥoslovakio	22	22
Danio	60	60
Finnlando	20	15
Francio	230	227
Germanio	751	782
Hispanio	182	182
Hungario	201	201
Italio	133	108
Japanio	16	16
Jugoslavio	60	60
Nederlando	44	44
Norvegio	75	75
Pollando	40	40
Svedio	100	100
Svisio	75	75
Individuaj	8	8

TERMINARA FONDUSO

DKK



Antaŭa sumo	13608,00 DKK
37a IFEF-kongreso	2279,10 -
anonima	2500,00 -
entute	18387,10 DKK

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Cion por kaj pri "Internacia Fervojisto" bonvolu sendi al la redaktoro.
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

38A IFEF-KONGRESO

17a-23a de majo 1986

Skopje, Jugoslavio

Konstanta adreso: 38a IFEF-kongreso "Feroturist" pf 270, YU-9100 SKOPJE

FERVOJO KAJ ESPERANTO - PONTOJ DE PACO

Atentu, atentu: gravega informo

En sia kunsido okazinta en Skopje la 24an de januaro 1986 Loka Kongresa Komitato (LKK) decidis, inter alie, prokrasti la limdaton por la pli malalta kongres-kotizo **ĝis la 31a de marto 1986.** Tio signifas ke la kongreskotizo por la 38a IFEF-kongreso en Skopje estos:

ĝis la 31a de marto 1986 .... 30 USD
ekde la 1a de aprilo 1986 ... 40 USD

Familianoj kaj gejunuloj pagas la duonon, kongresanoj - nemembroj de IFEF pagas 36, respektive 48 USD, simpatiantoj (ne ĉeestas kongreson, sed ricevas nur kongresmaterialon) - 10 USD.

Aliaj pagoj restas neŝanĝitaj, t.e.:
ĉambro-perado, bank-provizio 4 USD
duontaga ekskurso (mardon) ... 5 USD
tuttaga ekskurso (kun tagmanĝo) ... 15 USD
solena vespermanĝo (lundon) . 10 USD
La unua duontaga ekskurso (dimanĉon) estas senpaga.

Vojaĝo al Skopje

Laŭ informo en INTERNACIA FERVOJISTO 6/85, paĝo 86, estas eble rezervigi kuŝlokon el Germanio (trajnoj "Hellas-ekspreso" kaj "Akropolis"). Bonvolu aldoni al la mendo en germana lingvo **"für Gruppenreise"** kaj sugesti al la giĉeto fari rezervigon per manskriba mendo ("Blanko-karte"). Tio estas konsilo de nia prezidanto sinjoro J.Giessner, kiu persone zorgas pri tiu afero.

Alia informo: kolektiva flugo al Skopje plej verŝajne **ne** okazos.

Montarana ekskurso

Loka societo de montaranoj en Skopje estas preta organizi perpiedan ekskurson al ĉirkaŭaĵo de Skopje dum unu el la kongresaj tagoj. Interesuloj bonvolu turni sin al LKK. Partopreno en tiu aranĝo estas senpaga, sed nombro de partoprenantoj estas kompreneble limigita.

Klarigo pri la pagado

Ni ripetas la informon el Unua bulteno: la pagoj okazas **ne** en dolaroj sed en via propra nacia valuto.

Makedona rondo-danco antaŭ monaĥejo (Foto: Minĉev, Skopje)

La sumoj indikitaj en dolaroj estas nur orientiĝo. La pagoj en Jugoslavio okazas senescepte **en dinaroj** laŭ la taga ŝanĝ-kurzo.

Kongres-karto

Kiel konate, la kongres-karto validas kiel senpaga vojaĝ-bileto tra la tuta Jugoslavio (preskaŭ 10.000 km!) en la unua klaso de ĉiuj publikaj trajnoj. **Valideco:** de la 5a de majo ĝis la 8a de junio!

LKK DEZIRAS AL VI ELKORAN BONVENON AL SKOPJE!

\- - -

NOTU BONE, ke

- validodaŭro de la kongreskartoj kiel vojaĝbileto estas **5a de majo ĝis 8a de junio.** La Dua Informa Bulteno de LKK intermiksis la datojn. Do: 5a de majo ĝis 8a de junio!
- la prokrasto de limdato por la kongreskotizo certe igos vin, kiu decidis ne partopreni, rekonsideri vian decidon. Niaj jugoslavaj kolegoj-samideanoj tion meritas. Kaj la nova dato estas **31a de marto.**

Cetere LKK informas, ke oficiala diservo ne okazos pro manko de taŭga (sufiĉe granda) preĝejo. Dum la kongresaj tagoj ni surloke esploru la eblecojn, kaj ni pripensu, ke Makedonio apartenas al la ortodoksa eklezio.

Makedonio estas la plej suda el la jugoslavaj respublikoj, kaj ĝi situas inter Bulgario, Grekio kaj Albanio kun Skopje kiel sia ĉefurbo.

Venu, vidu kaj ĝuu.

TAGORDOJ POR LA KUNSIDOJ DE LA 38A IFEF-KONGRESO

Kunsido Estraro/Komitato (nepublika)

1. Malfermo, konstato de mandatoj
2. Diskuto estrarelekto
3. Diskuto Kongresproponoj
4. Diskuto budĝeto 1987
5. Diskuto kotizproblemoj
6. Diskuto pri venontaj kongresoj
7. Situacio en kelkaj landoj
8. Eksteraj rilatoj
   8.1. UEA
   8.2. FISAIC
9. Eventualaĵoj

Plenkunsido en du partoj (publika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj k.s.
3. Informo pri gravaĵoj el la nepublika kunsido
4. Raportoj estraraj
   4.1. Sekretario
   4.2. Redaktoro
   4.3. Kasisto, konfirmo de kasraporto
5. Protokolo Vejle
6. Konfirmo de la invito de 39a kongreso
7. Raporto de la ĉefkomitatano
8. Estrarelekto
9. Raportoj de la komisionoj kaj komisiitoj
   9.1. Terminara Komisiono
   9.2. Fakprelega Komisiono
   9.3. Koresponda Servo
   9.4. Komitatano A de UEA
10. Resumo pri raportoj landaj asocioj
11. Kongresproponoj
12. Laborplano
    12.1. Enketo Laborkondiĉoj de fervojistoj
    12.2. Centjara Jubileo 1987
    12.3. IFEF-membrokarto
13. Resumo pri la situacio en diversaj landoj
14. Budĝeto 1987 kaj kotizkonfirmo
15. Elekto revizoroj
16. Nova kotizsistemo
17. Delego laŭ statuto §§ 3 kaj 7 al c)
18. Rilatoj al aliaj organizoj
    18.1. UEA
    18.2. FISAIC
19. Venontaj kongresoj
    19.1. Elekto de lando por 1988
    19.2. Diskuto de pluraj eblecoj
20. Internacia Skisemajno 1987
21. Libera diskutado

Kunsido de Fakprelega Komisiono

1. Demandoj/Respondoj pri la prezentitaj
   1.1. Fakprelego: Internacia transporta merkato de facile pereemaj varoj - Komuna aktiveco de Eŭropaj fervojoj en kadro de la societo INTERFRIGO.
   1.2. Fake: Fakaj aktualaĵoj.
2. Raporto pri la pasinta laborperiodo
3. F.K.-funkciado, -statutoj kaj -laboro estontece
4. Kontakto kun kunlaborantoj por la 39a kaj 40a pri legotemo, ktp
5. Libera diskutado.

Gunnar Thuesen, gvidanto

Kunsidoj de la Terminara Komisiono

1. Stato de nia laboro pri LG III
2. Stato de la UIC-laboro pri LG IV
3. Kiel ni povos iri antaŭen
4. Traktado de problemoj laŭ TeKu, sed ni nepre ne revenu al "komandejo - regejo" !

Gernot Ritterspach, prezidanto

Kompilis ĉefkomitatano,
Lucien de Sutter

KONGRESPROPONOJ

Propono n-ro 1. IFEA proponas:

ĈIU ATINGAĴO, kiu utilas al la Movado, akirita far organizitaj fervojistoj esperantistoj, kaj nepre KIEL oni atingis ĝin, trovu konvenan lokon sur nia organo INTERNACIA FERVOJISTO (precipe se en fervoja medio, sed ankaŭ en sindikata aŭ politika medioj).

La interesitoj sendu siajn novaĵojn tiurilate al IFEA, kiu komence estas oficiale komisiita por la organizo kaj la kunordigo de la kongres-programero tiel dirita "Kunveno pri movadaj aferoj", kaj al la Redaktoro de IF.

Komentario de IFEA

Dum Ostendo-Kongreso (1983a), IFEF-Komitato decidis antaŭvidi kaj regule organizi konvenan kongres-programeron pri movadaj rezultoj akiritaj/-eblaj far organizitaj fervojistoj esperantistoj en fervoja kaj ĝenerala medioj.

Dum Vejle-Kongreso (1985a), oni komencis tiun agadon, sed, bedaŭrinde, ĝi ne estis ankoraŭ plene preparita. Oni perdis preskaŭ la tutan tempon por priskribi pri kio devas praktike temi, kaj nur la ĉeestantoj ricevis informojn.

Estontece ja estas absolute necese, ke ĉiuj novaĵoj pri la diversaj koncernaj aferoj estu ĝustatempe sciitaj de ĉiuj interesitoj, ankaŭ de tiuj, kiuj ne povas partopreni en la kunsidoj, sed same intencas aktive kontribui.

Samtempe ankaŭ bezonas, ke la ĉeestantoj/partoprenantoj estas multe pli informitaj por pli bone povi taŭge kaj prete kontribui dum la diskut-laboroj.

Propono n-ro 2.
Nova kotizsistemo. BEFA proponas:

Por pligrandigi sian membraron, IFEF devus havi plurajn membrokategoriojn: aktivan membron, familian membron, subtenantan membron, simpatiantan membron.

1. La aktiva membro estas la unua membro de la familio, do ĝenerale fervoja deĵorant(in)o aŭ emerit(in)o. Nur tiu membro ricevos IF.
2. La familiaj membroj estas: - la edz(in)o de aktiva membro; - la infano(j) kaj gepatroj kiuj kunloĝas kun aktiva membro.
3. Subtenantaj kaj/aŭ simpatiantoj. Ne estas esperantistoj sed personoj kiuj pagas kotizon al la landaj asocioj por helpi la movadon.

Komentario de BEFA

Ne estas sekreto ke nia membraro malaltiĝos de jaro al jaro. Cetere estas nepre necesa ke nia membraro plialtiĝas. Tio firmigos nian pozicion ene de FISAIC kaj ankaŭ ene de la landaj sekcioj de la kulturflegantaj asocioj.

Ankaŭ ĉe UEA, oni bone konscias tion. UEA starigis novan membrokategorion MG, kun tre malalta kotizo (12 guldenoj). Tia membro ricevos nur parton de la UEA-jarlibro, t.n. gvidlibro tra la Esperanto-movado, sed estos plenrajta individua membro de UEA.

Ĉe IFEF, nur por la membro de la la kategorio, la landa asocio pagus la plenan kotizon (5 S.F.). Por la aliaj kategorioj, la landaj asocioj pagus plimalaltan kotizon (ekz. 1 aŭ 2 S.F. maksimume).

Kompreneble, la nombro de tiuj membroj povos influi la nombron de la landaj komitatanoj. Oni devos diskuti en kiu proporcio: ekz. 2 aŭ 3 membroj kategorio 2 valoras 1 membron de la kategorio 1, sed tio nur por fiksi la nombron de komitatanoj. En ĉiuj aliaj kazoj, unu membro estas unu membro, al kiu ajn kategorio ĝi apartenas.

Estus konsilinde ke ĉiu landa asocio tuj ekzamenu la proponon por ke la komitatano(j) povu veni al Skopje kun konkretaj ciferoj pri:

1. nova nombro de aktivaj IFEF-membroj (5 S.F. po membro);
2. nombro de IFEF-membroj en la nova(j) kategorio(j);
3. pagotaj sumoj al IFEF por tiuj membroj,

sekve de eventuala enkonduko de tiu propono.

La ĉefkomitatano
Lucien de Sutter

JARRAPORTO DE LA SEKRETARIO PRI 1985

Antaŭrimarkigo

Estas jam utila kutimo, ke la raportoj estas ordigitaj preskaŭ en la sama skemo. Kiel ni jam en la pasintaj jaroj menciis, tio faciligas la komparon kun raportoj el antaŭaj jaroj. Krome ni rekomendas, ke la legantoj nepre tralegu la resumon pri la landaj jarraportoj (IF 3-4/1985, p.58).

Niaj mortintoj

Ni eksciis pri jenaj personoj, kiuj por ĉiam forlasis nin:

Francio:	Georgette Coyac
Germanio:	Otto Denk
	Martha Erhard
	Albert Gier
	Oskar Höh
	Erwin Kudella
	Heinrich Meiners
	Alfred Wittland
Italio:	Prof.D-ro Mario Dazzini
	Wanda Sabelli Asquini
Hungario	Ferens Egry
Nederlando:	Kornelius Gjalt Jogchem de Jong
	Kommer van der Schulp

Ili trovu eternan pacon!

1. **Membrostato**
   La legantoj povas informi sin el la plej lasta raporto de la kasisto.

2. **Interna laboro**

2.1 **Estrarkunvenoj**
La estraro kunvenis dufoje (krome en la kongreso), nome en Vejle (DK) en Marto kaj Bergen (N) en Aŭgusto. La kompleta estraro partoprenis, krome kiel gasto la ĉefkomitatano. Oni pritaktis multe da problemoj ĉiam en amika atmosfero.

2.2 **Cefkomitatano**
La ĉefkomitatano plenumis akurate siajn multflankajn taskojn. Li ne nur partoprenis en la estrarkunsidoj, li ankaŭ forsendis cirkuleron kun la demandilo. Laŭ la demandilo starigas la landaj asocioj la jarraportojn, la bazo por la resumo (verkota de la vicprezidanto). La ĉefkomitatano plenumas ankaŭ aliajn laŭstatutajn taskojn, ekz. li kolektas la kongresproponojn kaj publikigas la tagordojn por la kongreso.

2.3 **Vizitoj**
Ankaŭ en la jaro 1985 estraranoj partoprenis en diverslandaj aranĝoj. La prezidanto kaj sekretario ĉeestis en la pola jarkunveno (Swidnica - PL), krome ili veturis al Katowice por priparoli problemojn pri la IFEF-kongreso 1987. La prezidanto vizitis ankaŭ la venontan kongresurbon Skopje (YU) kaj la hungaran jarkunvenon en Budapest, la jubilean kunvenon de JAFE en Ljubljana kaj preparis la 27an skisemajnon en Sils (CH); partoprenis la 70an UK kiel LKK-ano. La redaktoro partoprenis en la 70a UK en Augsburg.

2.4 **Evoluo en kelkaj landoj**
a) Ceñoslovakio: Momente ni aŭdis nenion. Evidente la malfacilaĵoj (du enlandaj asocioj) ĝis nun ne estas forigitaj. Krome laŭdire estas nova prezidanto.
b) Pollando: Tre kontenta estas la estraro pri la evoluo en Pollando. Tutklare la pola asocio havas la necesan subtenon flanke de la adminis-

trejoj. La preparado por la IFEF-kongreso 1987 bonorde evoluas.

c) Ĉinio: Gojiga vivsigno venis el Ĉinio. Oni fondis en Interna Mongolio fervojistan asocion (kun propra Bulteno!). La IFEF-estraro kontaktis intertempe kun tiu asocio. Ili klopodas atingi la gravan celon, fondi tutĉinan asocion, kiu poste povos aliĝi al IFEF.

3. **Laborplano**

3.1 **Enketo pri laborkondiĉoj**

Jam antaŭ unu jaro ni petis la landajn asociojn sendi denove respondojn pri punkto 8 de la enketo. Ĝis kongreso Vejle raportis ok landaj asocioj. Tial ni memorigis en la cirkulero de la ĉefkomitatano. Ĝis Januaro 1986 raportis entute 9 landaj asocioj.

3.2 **Koresponda Servo**

Kelkfoje en IF ni prezentis tiun gravan servon. Ni konstatis, ke kelkaj membroj bedaŭrinde ne respondis, tamen ili petis kontaktadresojn. Estas kompreneble devo, respondi minimume almenaŭ unu fojon.

3.3 **Jubilea Jaro**

Kiel konate, ankaŭ IFEF laboras por sukcesa aranĝo de la Jubilea Jaro (1987). Ni klopodas, ke la Terminaro estos preta, kio tamen ĉefe dependos de eksteraj cirkonstancoj (ekz. la venonta terminaro de UIC) (komp. 3.6). Dum la UK en Augsburg okazis nova kunsido de la "Internacia Kunordiga Komitato", kiu apenaŭ tuŝis IFEF.

3.4 **Literatura Konkurso**

Dum la lasta IFEF-kongreso en Vejle okazis denove konkurso. 24 aŭtoroj resp. tradukintoj el 9 landoj ensendis 29 kontribuaĵojn, el kiuj kelkaj elektitaj aperos iom post iom en IF.

3.5 **Junularo**

La situacio estis ankaŭ en la lasta jaro tre malbona. Speciale en la okcidentaj landoj ni ne vidas eblecojn plibonigi la situacion pro la malfavora personara politiko de la fervojoj kaj la mankanta intereso de la junularo.

3.6 **Terminara laboro**

Ankaŭ en la lasta jaro la Terminara Komisiono plenumis fruktedonan laboron. Oni daŭrigis la korektadon kaj plibonigon de la tradukaĵo de la UIC-leksikono. Aperis entute kvin "Terminara Kuriero". Kolego Hartig informis la komisionanojn pri la korektoj per kvin korektfolioj. La komisiono atendas kaj observas la evoluon ĉe UIC en Parizo rilate al nova UIC-leksikono.

3.7 **Fakprelega Komisiono**

La komisiono laboris diligente kaj akurate. En Vejle (DK) Gunnar Thuesen prelegis pri la temo "Eksterordinaraj Transportoj". Krome en alia kunveno niaj kongresanoj aŭdis interesajn raportojn sub la titolo "Nordiaj Fakaj Novaĵoj". Alia programero estis "Fervojaj Aktualaĵoj". Kolegoj el ok landoj raportis pri interesaj temoj (IF 3-4/1985).

3.8 **Fervojista Kontaktkunveno dum la 70a UK**

En Augsburg (D) partoprenis en la kontaktkunveno 67 fervojistoj el 17 landoj. Interesa kunveno kun multflanka programo (komp. 5.1).

4. **Aranĝoj**

4.1 **IFEF-Skisemajno**

La 26a IFEF-skisemajno 1985 okazis en Morzine (F). Partoprenis 78 kolegoj.

4.2 **IFEF-kongreso**

La 37a IFEF-kongreso okazis de la 17a ĝis 23a de Majo 1985 en Vejle (DK). Partoprenis 305 personoj el 19 landoj.

Jen kelkaj gravaj programeroj:

a) En la inaŭguro ĉeestis gravaj personoj (vicgeneraldirektoro de DSB, urbestro Vejle, reprezentantoj de FISAIC, DJIF, UEA kaj SAT).

b) En la tuta kongreso partoprenis la pola vicministro por trafiko kaj ĉefdirektoro de la fervoja direkcio Katowice (PL), inĝ. Aleksander Rodak.

c) Interesaj fakprelegoj, krome "Nordiaj Fakaj Novaĵoj" kaj "Fervojaj Aktualaĵoj".

d) Literatura Konkurso.

e) Diversaj kulturaj kaj distraj aranĝoj.

f) Interesaj ekskursoj.

5. **Eksteraj rilatoj**

5.1 **UEA.**

Bonega estis la kunlaboro kun UEA. Dum la 70a UK en Augsburg okazis fervojista kunveno. UEA-komitatano A Istvan Gulyás (H) raportis pri la IFEF-kongreso Vejle kaj Gernot Ritterspach (D) parolis pri la temo "150 jarojn fervojoj en Germanio". La partoprenantoj komune veturis al Nürnberg kaj vizitis la jubilean ekspozicion de DB. Laŭ instigo de GEFA la Germana Federacio Fervojo instalis en la kongresejo informstandon kaj liberigis 3 aktivajn kolegojn por ĝi dum la tuta semajno. La GEFA-prezidanto J. Giessner estis LKK-ano, respondeca pri fervojaj aferoj, la nacia vespero kaj parte la internacia vespero.

5.2 **FISAIC**

La rilatoj FISAIC/IFEF estas agrablaj. Ankaŭ en la kongreso Vejle partoprenis reprezentanto de FISAIC (Barbro Erikson, Svedio). La DEFA-prezidanto reprezentis DK en la ĝenerala asembleo de FISAIC.

FINO

Bedaŭrinde IFEF ne sukcesis refondi la junularsekcion. Sed la estraro havas la impreson, ke ankaŭ la "plenkreskuloj" iomete ripozas. Kompreneble, feliĉe kelkaj geamikoj volonte, lerte kaj diligente kunlaboras. Sed aliaj agas nur, kiam ili devas. Ekzemple la raportoj por la "Enketo laborkondiĉoj" montras, ke en kelkaj landaj asocioj la kunlaboro povus pli bone funkcii.

Ofte la estraro ne estas aktuale informita pri aranĝoj, kunsidoj, estrarelektoj ktp. Pro tio la estraro insiste petas la landajn asociojn, regule sendi kvin ekzemplerojn de siaj organoj al la sekretario. Li volonte tuj plusendos la Bultenojn al la kunestraranoj. En la komenco de tiu jarraporto vi trovas liston de niaj mortintoj. Bedaŭrinde la listo ne estas kompleta, ĉar informoj mankas. Ĉu estas malfabla deziro, ke la estraro bezonas informojn?

Lindhorst, en Februaro 1986
Otto Rösemann

RAPORTO DE LA REDAKTORO PRI LA JARO 1985

La kutimajn 96 paĝojn ni liveris, sed en nur 5 numeroj, ĉar numero 3-4 estis 32paĝa. Redaktora revo estas iam povi liveri 6x32 paĝojn dum unu jaro. Antaŭkondiĉo tamen estas plibonigita ekonomio de la federacio kaj kresko de alsendata materialo.

Denove dum 1985 fidelaj kunlaborantoj liveris valoran materialon, tiel ke estis eble doni al IF iom pli fervojan ol esperantistan aspekton. Tio ne plaĉas al ĉiuj, kaj en la 37a kongreso en Vejle okazis dum la Redaktora Kunveno certa diskuto pri tio. Ne povas esti sekreto, ke la redaktoro volonte liverus fervojfakan periodaĵon. Tamen li realisme konscias, ke por la momento tio estas nur revo.

Dum ankoraŭ longa tempo la legantoj povas grave influi al la enhavo de IF, nome per alsendo de artikoloj kaj noticoj. Grava afero tamen estas, ke se eble oni liveru al la redaktoro koncizajn kontribuaĵojn, ĉar povas esti malfacile al li juĝi la gravecon kaj prioritaton inter multaj vortoj.

Pro akurata alsendo de landaj periodaĵoj la redaktoro kore dankas. Tre valora estas tiu superrigardo pri problemoj kaj interesaĵoj de la diversaj landaj asocioj.

La redaktora babilo daŭris, kaj se oni legas ĝin, oni ricevas certan vidon en la kapon de la redaktoro - amaso da vortoj sen reala enhavo!?

La terurajn malfruiĝojn dum 1985 kaŭzis certa lamiĝo ĉe la redaktoro pro la kongresa preparlaboro kaj la posta restituperiodo. Per numero 2 de 1986 ni espereble eniris periodon de pli stabila eldonritmo.

Volonte la redaktoro liverus al pli multaj fervojistoj-esperantistoj nian revuon **Internacia Fervojisto**, ĉuar nur per ĝi oni povas vere senti sian apartenon al la societo de internacia fervojistaro. Mi do apelacias al ĉiuj landaj asocioj trovi eblecon liveri al kiel eble plej multaj nian internacian organon.

Feliĉe la kasista alvoko pri kontribuaĵoj por Terminara kaj aliaj Fondusoj trovis pozitivan reeĥon, kaj la interesiĝon ĉe la legantoj ni klopodas teni per ofta mencio de la fondusaj celoj.

Depost la kongreso en Vejle ni klopodas doni al IF pli fervojan eksteran aspekton, ĉar oni prave atentigis nin pri tio, ke al **esperantistoj** povus eble interesi la aspekton de venonta kongresurbo, sed al **fervojaj aŭtoritatoj** certe ne.

Redaktoro.

RAPORTO DE LA KASISTO PRI LA JARO 1985

Enspezoj:	DKK	**Elspezoj:**	DKK
Kotizoj	38474,65	Internacia Fervojisto	25384,04
Junulara Fonduso	374,00	Estraro	3961,10
Terminara Fonduso	15887,10	Administrado	4127,95
Rentoj	753,12	Reprezentado	458,30
		Kotizoj	696,50
		Junulara Fonduso	374,00
		Terminara Fonduso	18087,10
		Deskribo inventaro	2390,77
Entute	55488,87		55479,76
		Plienspezoj	9,11
	55488,87		**55488,87**
	========		========

BILANCO JE LA 31.12.1985

Aktivoj:		**Pasivoj:**	
Kaso	154,02	Kongresa Garantia Fonduso	11162,27
Poŝtĉekkontoj	889,22	Junulara Fonduso	2859,45
Bankkontoj	44510,61	Terminara Fonduso	18087,10
Inventaro	7172,31	Ŝuldoj	4770,25
		Havaĵo	15847,09
	52726,16		**52726,16**
	========		========

ĈU FERVOJO EN LIBANO?

Walter Ullmann, FR Germanio

Antaŭrimarko:
La oficiala lingvo en Libano estas la araba (kaj nur duarange la franca), tial ĉiuj nomoj de lokoj estas transskribitaj el tiu lingvo, do povas esti diferencoj en la diversaj lingvoj de la legantoj. Mi uzas en la teksto la nomojn laŭ la "Poŝatlaso de la mondo" kaj se ne menciitaj tie, la germanajn esprimojn. Aliajn skribmanierojn - laŭkone - oni vidas en la sekva listo:

Bejruto	- Beirut, Beyrouth	RL
Damasko	- Damas(kus), Dimachq, Damascus	SYR
Halabo	- Alep(po), Haleb, Halep, Halab	SYR
Hamo	- Hama(th), Hamâa	SYR
Himso	- Homs	SYR
Koussair	- (Al) Qoussair, Al Kussair	SYR
Naharija	- Nahariyya, Naharia	IL
Nakura	- Naq(o)ura, Enn Nâqoûra, En Naqurah	RL
Rayak	- Rayâq, Reyak, Rijag, Rajak, Rejak	RL
Tarabluso	- Tripoli(s), Trâblous, Tarabulus esh Shâm, Trablos	RL
Tell Kalakh	- Tell Kalach, Tall Kalakh	SYR
Zerghaya	- Serghaya	SYR

La nomo de la lando estas publikata preskaŭ ĉiutage en ĉiuj gazetoj, en la radio kaj en la televido - je la bedaŭro por la loĝantoj en tiu malgranda lando, ĉar ofte nur temas pri malbonaj aferoj. Sed - ĉu tie ekzistas ankaŭ fervojo? La aŭtoro vojaĝis tien antaŭ jaroj, do ĝi ekzistas, minimume ekzistis: estas la CEL!

Ĝi (adreso kaj klarigo de la mallongigo: Office des **C**hemins de fer de l' **E**tat **L**ibanais et des transports en Commun de Beyrouth et de sa banlieue, Souk-el-Arwam, B.P.109, Beyrouth) estas membro de UIC, jure

submetita al CIV kaj CIM (ekde 15. 12.1981 ankaŭ membro de CIT) kaj havas la fervojan kodon 98 (ekzemple SNCF 87, DB 80 ktp). La francparolantoj komprenis tuj, ke ĝi respondecas ne nur pri la fervojo, sed ankaŭ pri aliaj transportiloj en Bejruto kaj la ĉirkaŭaĵo.

Ofte sur mapoj pri la Meza Oriento oni vidas, ke laŭŝajne ekzistas rekta fervoja linio de Turkujo al Egipto tra Sirio, Libano kaj Israelo. Ankaŭ la "Poŝatlaso de la mondo" donas tiun impreson. Sed tio ne plu ĝustas. Ekzistis tiu linio tra la (iama) Palestino, sed post la fondiĝo de la ŝtato Israelo la araboj interrompis la rektan trafikon inter Libano (limstacio Nakura) kaj Israelo (limstacio Rosh Haniqra).

La evoluo de la fervojaj linioj en Libano estas jena:

1895 DHP-linio inter Bejruto kaj Damasko (libana limo ĉe Zerghaya) 80 km,, etŝpura (1050 mm);

1902 DHP-linio inter Rayak kaj Himso (libana limo ĉe Koussair), 90 km, normalŝpura;

1911 DHP-linio inter Tarabluso kaj Himso (libana limo ĉe Akkari) 36 km, normalŝpura;

1944 NBT-linio inter Nakura kaj Tarabluso tra Bejruto, 190 km, normalŝpura.

DHP kaj NBT (= Nakura/Bejruto/Tarabluso) estas mallongigoj de kompanioj, kiuj posedis la privatajn liniojn. En la jaro 1961 la fervojo fariĝis ŝtata entrepreno. Kune kun duarangaj linioj 1974 ekzistis entute 413 km fervojaj linioj, inter ili estis 82 km etŝpuraj.

Oni vidas do, ke la fervojo aĝas pli ol la ŝtato mem, kiu estis fondita nur en la jaro 1926, ĉar la unuaj linioj estis konstruitaj jam dum la turka regno.

Kiam oni konstruis la fervojan linion tra la Bika (Bekaa)-valo (linio Rayak al Koussair tra Baalbek) Libano ne ekzistis kiel sendependa lando. Sekve post la fondiĝo de la memstara ŝtato la siria ĉefurbo Damasko estis atingebla fervoje el la nordo nur tra Libano. Intertempe ekestas ankaŭ rekta linio inter Halabo, la sidejo de la siria fervoja administracio, kaj Damasko. Pro politikaj kaŭzoj la libana fervoja reto estas ligita - trifoje - nur kun la siria reto. La iama linio al Israelo estas interrompita sude de Nakura. La tunelo, kiu ekzistis inter la israela kaj la libana limstacioj estas nuntempe fermmasonita, minimume je la israela flanko. Super ĝi, ĉe Rosh Haniqra, veturas kablotramo por turistaj celoj. Teorie eblus kunligi la du retojn, ĉar ĉe la israela flanko sur 6 km nur necesas ripari kvin pontojn kaj tunelojn inter la plej norda nun funkcianta stacio en Israelo, Naharija, kaj la limo, sed dependas de la politikaj cirkonstancoj, kiuj ne estas favoraj, ke oni povas atendi tion. Ĉar ambaŭ landoj estas membroj de UIC kaj jure submetitaj al CIV kaj CIM, ne ekzistus problemoj. Sed la revo, veturi trajne el Eŭropo rekte al Israelo aŭ eĉ al Egiptio, kiu estis realigebla ĝis 1948 nuntempe ne povas esti plenumebla.

Bejruto, la ĉefurbo, havas tri staciojn. La trajnoj el Halabo finiĝis en la stacio St.Michel. Tiuj trajnoj ofte nur estis plilongigo de la Taurus-Ekspreso el Istanbul, kiu alvenis nur lunde kaj vendrede en Halabo. Tiu trajno transportis rektan kuŝvagonon el Istanbul, kiun la aŭtoro uzis ĝis Bejruto. La mendo de la kuŝbileto por tiu ĉi trajno eblis nur ĉe la vojaĝoficejo Thos. Cook. Biletoj por vojaĝantoj el FR Germanio ĝis Libano estis akireblaj nur ĝis la jaro 1982, sed ne ofte okazis, ke oni demandis ilin. Pro tio oni ĉesis la vendadon de tiaj biletoj. Nuntempe ili haveblas nur ĝis la turka/siria landlimo (limstacio Meydan-ekbez). En la jaro 1982 la prezoj kaj distancoj estis:

Meydan-Ekbez ĝis Akkari DM 44,10 383 km (siriaj),
Meydan-Ekbez ĝis Tarabluso DM 44,90 383 km (siriaj) kaj 41 libanaj km;
Meydan-Ekbez ĝis Bejruto DM 46,80 383 km (siriaj) kaj 132 libanaj km.

Temas pri prezoj por unu persono en la dua klaso por unu veturo tien.

Pro la longdaŭraj internaj kvereloj aŭ militoj en la lando la nuna situacio ne estas klara, sed ankaŭ ne favora por la fervojo.Kompreneble, ĉar estas kelkaj zonoj de okupantoj aŭ de diversaj milicoj en la lando, la fervojo ne povas funkcii. Pro tio la germana horarlibro por vojaĝoj eksterlanden enhavis nur ĝis la jaro 1979 indikojn pri trajno al kaj ek Bejruto. Ek de tiam troviĝas en ĝi nur streketojn koncerne al veturhoroj en Libano. La germana gvidlibreto de Polyglott pri Libano tekstas pri la tiea fervojo jene: Ekzistas ankaŭ - sufiĉe aventura kaj neregula - fervoja trafiko inter Sirio kaj Libano. Trajnoj veturas inter Hamso kaj Bejruto (tra Tarabluso) kaj de Halabo al Bejruto (tra Hamso kaj Damasko). Tiuj trajnoj servas ĉefe por vartransportado. La pasaĝeran trafikon oni nuligas pro malofta uzado ofte por semajnoj aŭ eĉ monatoj; informojn oni povas ri-

cevi nur surloke. Ankaŭ la veturprezojn oni fiksu per marĉandado ĉe la siriaj stacioj ....!

En la nuntempa horarlibro de Thos. Cook oni legas pri Libano: "Nuntempe okazas neniu regula fervoj-trafiko."

Rigardante la reton de la CEL oni tuj rimarkas, ke ekzistas nur du fervojaj nodoj en ĉi tiu lando. Bejruto kaj Rayak. Tie ankaŭ situas la riparejoj por la rulanta materialo: en Rayak por vaporlokomotivoj, etŝpuraj vagonoj kaj normalŝpuraj varvagonoj, en Bejruto por ĉiuj pasaĝeraj vagonoj kaj ankaŭ varvagonoj de normala ŝpuro. Ankaŭ dizel-lokomotivoj estis riparataj en riparejo de la ĉefurbo. La proporcioj de la trakcio estis en la jaro 1974 jenaj: 46,3 % vaporlokomotivoj, 53,7 % dizel-lokomotivoj.

La plej uzata linio estis tiu inter Akkari kaj la ĉefurbo, kuranta laŭlonge de la maro.

Certe estas interese scii, ke la linio inter Hamso kaj Tarabluso trapasas libanan teritorion - staciojn Hmarait kaj Braghit - antaŭ ol atingi la tarifdividan punkton Akkari, kie okazis tiutempe la dogana kaj pasporta kontroloj. En Akkari estas farita la aldonita fotobildo dum halto-daŭro el la trajno. La nuntempa limstacio inter Sirio kaj Libano estas Tell Kalakh (anstataŭ Akkari).

Kvankam Libano estas bela lando, mi avertas ne fari nuntempe tie viziton per la fervojo. La CEL ofertas ja senpagajn biletojn al fervojistoj, sed oni povis ricevi ilin nur per la linio Akkari al Bejruto, do ne tra la Bika-valo aŭ tra la - parte - dentrada fervojo ekde Damasko tra la montaro Lebanono . Ni esperu, ke post la fino de la internaj militoj en Libano ankaŭ la fervojo tie reviviĝos!

En nova magazeno mi legis jenon: "Je la dispafita stacio de Rayak, kie oni iam transŝarĝis varojn inter la etŝpura kaj la normalŝpura fervojo gardas nun libanaj soldatoj militistan flughavenon.

La ŝtata fervojo funkcias en la teritorio de iu kristana milico, norde de la ĉefurbo. Trafikas novaj okrakoloraj motortrajnoj sur 35 km, laŭŝajne la resto de la CEL (verŝajne inter Bejruto kaj Ibail (= Byblos)."

LA 27A INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO SKISEMAJNO

11.-18.01.1986

Bernina-fervojo, 70 o/oo deklivoinsigno (Foto: LEN)

La unuan fojon en la historio de IFES okazis la Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno en Svislando. Niaj geamikoj Gertrud Eggenberger, Anneliese Fiechter kaj Achim Giessner prenis sur sin la malfacilan taskon organizi ĉion. Nia elektita feria loko Sils-Baselgia situas en la Kantono Graubünden, 10 km okcidente de la konata sporturbo St.Moritz en alteco de 1800 m en la belega valo de la Supra Engadino. Ĉiuj 51 partoprenintoj el 8 landoj loĝis en la sporthotelo Griŝa kvazaŭ kiel granda familio. Ne ekzistis lingvaj malfacilaĵoj, ĉar ĉiuj interkompreniĝis per Esperanto. Kune kun ni venis ankaŭ la neĝabundo. Tage kaj nokte ne-

ĝis dum la unuaj tagoj de nia restado.

Kvankam la suno nur malofte brilis, ni uzis ĉiun tagon de mateno ĝis vespero por skisporti kaj promenadi. Duonhore trafikis la sportbusoj, kiuj veturigis nin al la valstacioj de la telferoj. La telferoj alkondukis nin sur la monton. Poste ni uzis la liftojn, kiuj tiris nin ankoraŭ pli alten ĝis alteco de 2800 m kaj eĉ pli. La pistoj estis pli kaj malpli bone preparitaj kaj oni devis sin gardi. La plej proksime situantaj skiterenoj estis por ni sur la Furtschellas, Signalbahn kaj Corvatsch.

Por niaj longdistancaj skiemuloj jam komencis la bone preparitaj skivojoj antaŭ nia domo. Entute estis 90 km da skivojoj je nia dispono. Komune kun la piedirantoj kaj longdistancemuloj ni ekskursis al Maloja, sur panoramo-monto Muottas Muragl kaj ĝis la Morteratsch-glaciejo, en la valo de la Roseg-glaciejo. Laŭplaĉe la longdistancemuloj kaj migruloj estis krome daŭre survoje sur la vastaj ŝpuroj kaj vojoj en la Engadinvalo mem. Grandioza estis la tuttaga ekskurso per Retia Fervojo trans Bernina-pasejo (2254 m) al Poschiavo (1000 m).

Kulmino por la skiantoj kaj piedirantoj estis la konkursoj en Sils Maria. La gajnantoj de slalomo, longdistanco kaj piedirado ricevis premiojn.

Multvariaj estis la vesperaj programoj: interkona vespero, filmprezentado de la pasintaj IFES en Bayerisch Eisenstein kaj Morzine, diaprezentado pri la venonta IFES en Sarajevo, film- kaj diaprezentado pri Engadino kaj pri la etŝpura Retia Fervojo, karnevala vespero kun premiado de la plej belaj kostumoj, prezentado de la folklora dancgrupo kaj miksita ĥoro Sils, dancvespero kun virtuoza muzik- kaj jodlisto, la danaj prezentaĵoj kaj la ĉiutagaj kontribuaĵoj de nia franca amiko Hilaire.

Apartan dankon al ĉiuj, kiuj helpis en la preparado de programo kaj konkursoj de la skisemajno.

Gis revido ĉe la 28a IFES en Sarajevo!

Vitus Röder

EL NIAJ LANDOJ ASOCIOJ

GEFA (FRGermanio)

La BSW-Esperanto-grupo de Kolonjo aranĝos la 19an de aprilo 1986 migran tagon en la famkonata "Sepmontaro".

Renkontejo estas la stacidomo de Königswinter je la 10a horo. La sepmontaro situas inter Kolonjo kaj Koblenz, dekstre de la Rejno.

Ni migros sur la plej altan monton de la sepmontaro, la Oleomonto (460 m), tagmanĝos tie kaj poste ni migros dum 60 minutoj al la monto "Drachenfels" (drakoŝtono).

Kiu volas kunmigradi bonvolu turni sin al kolego Erh.Herlitze, Prof.-Neu-Allee 32, D-5300 Bonn 3 aŭ deĵore al E. Herlitze, BD Köln - BL 28.

EL "LIBRO DE REKORDOJ" DE GUINNESS

La plej granda rapido atingita far vaporlokomotivo estas 202 km/h. Atingis ĝin lokomotivo Mallard, tiranta 7 vagonojn je maso pli ol 240 tunojn la 3an de julio 1938. La plej grandan rapidon oni atingis sur linioparto 402 metrojn longa proksime de Essendine en Britio.

La unua lokomotivo kun propra movoforto, veturanta sur reloj, estis konstruita de Richard Trevithick. Li prezentis ĝin unuafoje antaŭ publiko la 2an de februaro 1804, kiam ĝi transportis 70 pasaĝerojn kaj 10 tunojn da ŝarĝo sur linio 14,5 km longa en Penydarren en Kimrujo.

La unua fervojlinio kun vaporlokomotivo estis Middletona karbofervojo, konstruita en 1758. Gi gvidis

Daûrigo sur p 31 sube-

TK-RAPORTO

Dum la vintra sezono la terminaraj kunlaborantoj (tk) estas tre aktivaj, ne estas varma kaj suna vetero, kiu forlogas nin de la laboro.

Bone progresas la storado, la komputila enmetado, de nia leksikono. S-ro Rafael Devis, Hispanio, jam liveris parton de la litero C. Ni atingis nun la 2124-an terminon (entute 11679). La kvalito de la storaĵo estas tre bona. En Skopje ni povos certe prezenti la esperigan komencon de la storado. Pri la indeksumado (ordigo laŭ la Esperanto-alfabeto) kaj la posta presado, kiu okazos eble en Hungario, ni diskutos en kompetenta rondo.

Fine de februaro aperos TeKu 54 kaj en majo TeKu 55. Ambaŭ servos por laŭeble profunde prepari la TK-kunsidojn en Skopje. Per TeKu 54 ni antaŭdiskutos letere la problemojn, por ke la nepartoprenantoj povu prezenti opiniojn kaj argumentojn. Temas fakte nur pri problemoj, kiujn ni ne povis solvi per la rubriko "Forumo" en TeKu. Per TeKu 55 ni kolektos la diversajn opiniojn, argumentojn kaj atentigojn de la tk, ni aldonos eltiraĵojn el vortaroj kaj preparos tiel la tutan problemaron, por ke la kunsido estu laŭeble fruktodona.

Vi ankoraŭ nenion legis pri la supre menciita "Forumo". En ĉiu TeKu troviĝas tiu rubriko samnumerita. En TeKu 54 estas Forumo 54. En Teku 54 kolektiĝas la opinioj kaj argumentoj de la tk sub la Forumoj 53, 52 ... Se la diskuto formas klaran, racian decidon, aperos la korektaĵo en korektolisto, laŭ kiu la tk korektos la tradukaĵon de la leksikono. Alikaze aperos la problemo kun novaj argumentoj sub la sama forumo kaj estos fine diskutata en TK-kunsido. Tiel ni bone progresas kaj ĉiu tk povas aktive partopreni kaj kunlabori.

Nun ni rigardas al Skopje kaj esperas, ke la TK-kunsidoj racie laboros kaj forte influos nian laboron en la sekvonta periodo.

Post Skopje aperos denove raporto pri nia situacio en la Terminara Komisiono de IFEF.

Dieter Hartig
Redaktoro TeKu

daŭr.de p 30

el middletona karbejo al Leeds Bridge en Yorkshire. Sur tiu linio oni komencis en 1812 trakcii per vaporlokomotivoj, kiujn konstruis Matthew Murray.

La unua regula pasaĝertrafiko per vaporlokomotivoj estis lanĉita la 3an de majo 1830 sur 1.600 metrojn longa linioparto inter Canterbury kaj Whitstable en Kent (Anglio). La lokomotivo, kiu kiel unua ektrakciis sur la linio, nomiĝis "Invicta".

La unua elektra tramvojo estis malfermita por trafiko de Werner Siemens sur linio 275 m longa dum berlina komerca ekspozicio la 31an de majo 1879.

La plej larĝa normalizita relŝpuro estas 1.670 mm. Tiu ĉi larĝŝpuro estas uzata en Hindio, Pakistano, Sri-Lanko, Hispanio, Portugalio, Argentino kaj Ĉilio. En jaro 1885 estis en usona ŝtato Oregon linio por transporto de ligno kun relŝpuro 2.400 mm.

La plej krutan ascendon havas Gvatemala ŝtata elektra linio inter ponto super rivero Samala kaj Zunil - 1:11. La linio havas relŝpuron 1.435 mm.

La plej alte situantan stacion en la mondo kun normala relŝpuro havas Ticlio sur Centra fervojo en Peruo: ĝi situas 4.680 metrojn super la marnivelo.

La plej grandaj atendejoj en la mondo estas en Pekina stacio. Oni malfermis ilin en septembro 1959 kaj tie povas atendi samtempe ĝis 14 mil pasaĝeroj.

La plej longa fervoja kajo estas en stacio Kharágpur en hindia ŝtato Bihár. Ĝi longas 833 metrojn. La kajo en stacio "State Street Center" de la metroo en Chicago longas 1.067 metrojn.

Kompilis kaj esperantigis J. Tomíŝek

ATLASO DE LA FERVOJOJ EN EŬROPO (26 LANDOJ)

En 1983 **La Vie du Rail** (franca ĉiusemajna fakgazeto) lanĉis en Francio tiun "Atlas des chemins de fer d'Europe", eldonitan en Svisio de la geografia eldonejo Kümmerly + Frey.

Hodiaŭ **La Vie du Rail** (= La vivo de la Relo) povas proponi la saman verkon je speciala prezo.

Temas pri bindita libro kun kartona kovrilo, 144 paĝoj, formato 29,7 x22 cm, 96 mapoj 6koloraj, mapoj je 1:1.000.000 kaj je 1:3.000.000. Eldono Kümmerly + Frey. Prezo 76 francaj frankoj (FRF).

La libro estas mendebla per alsendo de 76 FRF al poŝta ĝirokonto (PĈK) 7 832 75 à Marseille je nomo kaj adreso:
ROBERT Michel, Entrée 10, Boulevard Jacques Duclos, F-83130 LA GARDE.

Sendu samtempe mendilon al la supra adreso kun viaj nomo kaj adreso.

La kvanto de la libro estas limigita. La atlaso tre utilos al vi por prepari viajn vojaĝojn tra tuta Eŭropo.

Michel ROBERT

ENHAVO

38a IFEF-kongreso 19
Tagordo laborkunsidoj 20
Kunsidoj FK kaj TK 21
Kongresproponoj 22
Raportoj de
- sekretario 23
- redaktoro 25
- kasisto 26
Cu fervojo en Libano? 27
27a IFES 29
El "Libro de Rekordoj" 30
TK-raporto 31
Fervoja Atlaso 32

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en majo, estas 20.3.1986

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